

I.S. 03

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. OBJETO Y ALCANCE

2. PRESCRIPCIONES GENERALES

➤ ANEXO DE MATERIAS REGLAMENTARIAS (EXPLOSIVOS)

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26 de marzo de 2004
- Publicado en el B.O.P. nº 72 en fecha 16 de abril de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2ª modificación Consejo 31 de marzo de 2006
- B.O.P. nº 77 de 21 de abril de 2006
- 3ª modificación Consejo de 25 de abril de 2008
- 4ª modificación Consejo de 25 de noviembre de 2011 – B.O.P. 14-12-11 nº 238
- 5ª modificación Consejo de 28 de junio de 2013
- B.O.P.18-07-2013 nº 137
- 6ª modificación Consejo de septiembre de 2015

1. OBJETO Y ALCANCE

- 1.1** Establecer unas directrices básicas para la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Puerto de Vigo, con el objeto de evitar daños a las personas, mercancías e instalaciones, así como al Medio Ambiente.
- 1.2** Establecer los procedimientos operativos y condiciones generales para la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Puerto de Vigo, sin perjuicio del cumplimiento de la Legislación vigente.

2. PRESCRIPCIONES GENERALES

REAL DECRETO 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (y revisiones posteriores).

En virtud del **artículo 4**, el operador, agente o capitán de un buque con destino al Puerto de Vigo, al menos con 24 horas de antelación a la llegada al puerto o en el momento en el que el buque abandone el puerto anterior, si la travesía es inferior a 24 horas, o bien en cuanto dicha información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía, deberá notificar la información que a continuación se relaciona a la Autoridad Portuaria de Vigo:

- a) Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).
- b) Puerto de origen y de destino.
- c) Día y hora probable de llegada a las Islas Cíes y día y hora probable de salida del Puerto.
- d) Número total de personas a bordo.
- e) Copia del certificado de gestión de la seguridad (IGS).

En virtud del **artículo 12**, no podrá presentarse para el transporte por vía marítima o cargarse a bordo de un buque en el Puerto de Vigo, cualquiera que sea su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante sin la entrega previa a la empresa naviera, al agente o al capitán de una declaración, que no puede considerarse sustitutiva de la documentación que se debe presentar de conformidad con el código IMDG cuando éste sea de aplicación, que incluya los datos que se relacionan a continuación:

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

- a) Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes.
- b) Número de la Naciones Unidas, precedidos de las letras UN.
- c) Categorías de riesgos según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG.
- d) Clase del buque necesario, en su caso, para las cargas CNI, tal como se definen en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.
- e) Cantidades de dichas mercancías.
- f) Número de identificación cuando se transporten en unidades de transporte de carga que no sean cisternas.
- g) Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.
- h) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

En virtud del **artículo 13**:

1. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y abandone el Puerto de Vigo notificará a la Capitanía Marítima del Puerto, a más tardar en el momento de la salida, todos los datos que a continuación se relacionan:

A) Información general

- Nombre, distintivo de llamada, número OMI o MMSI, del buque.
- Puerto de origen y de destino, con especificación de quiénes sean el expedidor y receptor concreto de la carga.
- Hora probable de salida de la zona de atraque y/o fondeadero y día probable de llegada al puerto de destino.
- Número total de personas a bordo.
- Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

B) Información relativa a la carga

- Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes.
 - Número de la Naciones Unidas, precedidos de las letras UN.
 - Categorías de riesgos según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG.
 - En su caso clase del buque tal como la defina el código CNI, tal como se define en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.
 - Cantidades de dichas mercancías.
 - Localización de las mercancías a bordo.
 - Número de identificación cuando se transporten en unidades de transporte de carga que no sean cisternas.
 - Procedimientos de emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía.
 - Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.
 - Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque.
 - Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.
- 2.** El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino al puerto de Vigo o que tenga que fondear en la Ría de Vigo, deberá notificar a la Capitanía Marítima del Puerto de Vigo, antes de abandonar el puerto de carga de dichas mercancías o, en el momento en que conozca el destino, todos los datos que a continuación se relacionan:

A) Información general:

- Nombre, distintivo de llamada, número OMI o MMSI, del buque.
- Puerto de origen y de destino, con especificación de quiénes sean el expedidor y receptor concreto de la carga.
- Día probable de llegada a las Islas Cíes.
- Número total de personas a bordo.
- Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

B) Información relativa a la carga

- Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes.
- Número de la Naciones Unidas, precedidos de las letras UN.
- Categorías de riesgos según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG
- En su caso clase del buque tal como la defina el código CNI, tal como se define en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.
- Cantidades de dichas mercancías.
- Localización de las mercancías a bordo.
- Número de identificación cuando se transporten en unidades de transporte de carga que no sean cisternas.
- Procedimientos de emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía.
- Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.
- Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque.
- Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

REAL DECRETO 145/1989, de 20 de enero, por lo que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas

En virtud de Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas, el cargador o consignatario presentará con cuarenta y ocho horas de antelación, como mínimo, de la llegada a puerto de las mismas, la solicitud de admisión de mercancías peligrosas con la información necesaria.

Dicha presentación se realizará ante la Autoridad Portuaria de Vigo cumplimentando los datos requeridos en la aplicación electrónica establecida por la Autoridad Portuaria.

La solicitud irá acompañada de los siguientes documentos en soporte electrónico:

- Declaración o nota de mercancías peligrosas emitida por el expedidor.
- Plantilla electrónica con los datos del Anexo I del RD 210/2004.
- En el caso de abonos a base de Nitrato Amónico el Certificado de Ensayos de detonabilidad realizado por laboratorio acreditado, conforme a la Orden Ministerial PRE/988/2004.

Si procede por el tipo de equipamiento utilizado:

- Certificado de arrumazón
- En caso de cisternas fabricadas en España o de propietarios y matrícula española que realicen **viajes internacionales marítimos cortos Certificado del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio** acreditando que la cisterna o tanque cumple con las prescripciones del código IMDG; en **viajes internacionales marítimos largos** también serán válidos certificados del **American Bureau of Shipping o del Germanischer Lloyds**.
- En el resto de los casos, Certificado vigente, firmado y sellado por la autoridad extranjera competente o Entidad autorizada por ella que haga referencia a los datos técnicos de la cisterna, con nº de aprobación, materiales de construcción,

substancias que puede transportar y datos de pruebas de la misma.

- Certificación o declaración de que el vehículo cumple las normas del ADR o RID.

Se consideran mercancías peligrosas las definidas en el artículo 3º apartado 3.24 del mencionado Reglamento.

Mediante el formato electrónico, se consideran presentadas las solicitudes, además de ante la Autoridad Portuaria, ante la Capitanía Marítima y ante el operador de muelle.

Todo bulto que contenga mercancías peligrosas deberá llevar inscrito en lugar visible de su exterior, el nombre técnico correcto de la sustancia de que se trate así como las etiquetas reglamentarias.

Las unidades de transporte, deberán llevar los rótulos y placas reglamentarios.

La manipulación, permanencia o almacenamiento de mercancías peligrosas en la zona de servicio del Puerto de Vigo, estará sujeta a los términos especificados en el **Real Decreto 145/1989**, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los puertos, **Real Decreto 230/1998**, de 16 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de explosivos, **Real Decreto 563/2010** por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería, **Ley 31/1995**, de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos laborales y legislación que la reglamenta, así como en **Real Decreto 379/2001**, de 6 de abril por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE APQ-1, MIE APQ-2, MIE APQ-3, MIE APQ-4, MIE APQ-5, MIE APQ-6 y MIE APQ-7, así como, en la **Ley 31/1995**, de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos laborales y legislación que la reglamenta.

Para la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas por los viales de servicio del Puerto, se deberá cumplir con lo estipulado en el **Real Decreto 230/1998**, de 16 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de explosivos, **Real Decreto 563/2010** por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería,

Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, **Ley 16/1987**, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, **Ley 29/2003**, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente y las normas de circulación por la zona de servicio portuaria emitidas por la Autoridad Portuaria de Vigo.

ANEXO DE MATERIAS REGLAMENTADAS (EXPLOSIVOS, CARTUCHERÍA Y PIROTECNIA)

En el transporte marítimo de las materias reglamentadas (explosivos) se atenderá, con carácter general, a lo establecido en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), en el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por el **RD 145/1989**, de 20 de enero y en el **RD 210/2004**, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Asimismo, será de general aplicación lo previsto en:

- Ley y Reglamento de Seguridad Privada y disposiciones concordantes.
- Reglamento de explosivos, Capítulo V, aprobado por el RD 230/1998, de 16 de febrero, y en la Instrucción Técnica Complementaria número 25, la cual desarrolla el capítulo IV del Título VIII del Reglamento de Explosivos, y complementa el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- Real Decreto 563/2010 por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería, Capítulo IV del Título VIII e Instrucción Técnica Complementaria número 1 y número 11.

1) NORMAS GENERALES

- Las empresas que transporten explosivos o cartuchería metálica en cantidad superior a 5.000 cartuchos por medios marítimos, contarán con los servicios de una empresa de seguridad que será la encargada de la custodia de los explosivos o cartuchería durante su permanencia en el recinto portuario, estén o no cargados en el buque.
- La empresa de seguridad presentará un Plan aprobado por la Intervención de Armas y Explosivos de la Comandancia de la demarcación de Vigo.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

- Ninguna embarcación podrá abarloadse a otra cargada con materias reglamentadas sin autorización previa y escrita del Capitán Marítimo y la conformidad de los Capitanes de los buques.
- Durante su estancia en puerto, las embarcaciones deberán permanecer en el lugar que les hubiera sido asignado. Solamente podrán efectuar movimiento cuando hubiesen obtenido la oportuna autorización de la Capitanía Marítima y de la Autoridad Portuaria.
- El buque debe disponer a bordo del personal que constituya las guardias de puerto en cubierta y máquinas, además del que pueda ser necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia, e incluso para maniobrar en cualquier momento.
- El buque debe tener, durante su permanencia en puerto, dos cabos a la pendura a una distancia de 1 ½ metro del mar, uno a proa y otro a popa, por la banda contraria a la de atraque.
- No se efectuará en el buque, ni en un radio menor de 50 metros del lugar de manipulación de las mercancías, trabajos en caliente o reparaciones que exijan el uso de elementos que produzcan fuegos, llamas o chispas, salvo casos de extrema emergencia, previa autorización, respectivamente, del Capitán Marítimo y del Director del puerto.
- Se extremará la vigilancia sobre las prohibiciones de fumar y de acercarse cualquier fuente de ignición o de calor a menos de 50 metros del lugar donde se manipulen las mercancías. No se permitirá llevar cerillas ni encendedores.
- Está terminantemente prohibido la toma de combustible, por el buque, mientras realice operaciones con explosivos.
- Los vehículos que traigan o lleven materias reglamentadas a/o desde la zona portuaria habrán de cumplir los requisitos de la Guía de Circulación que preceptúa el Reglamento de Explosivos y exhibirán las placas y etiquetas que les correspondan.
- A la entrada en el recinto portuario, el encargado del transporte presentará la guía de circulación.
- No se permitirá el acceso al muelle o terminal por vía terrestre de ninguna clase de materia reglamentada, hasta que el buque que ha de recibirlas esté debidamente atracado y listo para iniciar la carga y se hayan cumplido las disposiciones generales

pertinentes, o bien hasta que los vehículos que han de recibirlas se encuentren, en el muelle, listos para iniciar el transporte.

- Tanto los buques que hayan cargado materias reglamentadas, como los vehículos sobre los que se hayan descargado, saldrán del puerto en cuanto termine la carga de cada uno. Ambas operaciones habrán de hacerse cumpliendo las instrucciones del Capitán Marítimo y del Director del puerto, respectivamente.
- Las paletas o contenedores de explosivos se traspasarán directamente de buque a vehículo o viceversa sin depositarlos o apilarlos sobre muelle.
- Durante las operaciones de carga y descarga de explosivos, los vehículos cargados que estén en espera permanecerán a una distancia prudencial del buque en el que se realiza estas operaciones, no inferior a cien metros.
- Los vehículos se aproximarán al costado del buque de uno en uno, sin que, fuera del estacionamiento reservado, puedan encontrarse juntos dos vehículos cargados con explosivos.
- El personal portuario que realice cualquier operación con materias explosivas deberá estar instruido respecto a las precauciones básicas a adoptar en la manipulación de estos productos.
- Las operaciones con explosivos solo se efectuarán con luz diurna.

2) ATRAQUES DESIGNADOS

Los atraques para buques cargados con material explosivo, dependiendo de las operaciones a realizar y cantidad de material explosivo transportado, previa autorización, serán los siguientes:

- Muelle de Guixar: el buque deberá atracar estribor al muelle.
- Muelle del Arenal: el buque deberá atracar estribor al muelle.
- Muelle Transversal Este: el buque deberá atracar babor al muelle.
- Muelle Transversal Norte: el buque deberá atracar babor al muelle.

3) CANTIDAD NETA CONCENTRADA ADMISIBLE EN EL PUERTO

Se entenderá por cantidad concentrada, la suma de todas aquellas agrupaciones de vehículos o bultos de explosivos que se encuentren sobre el muelle, separados entre sí una distancia, en metros, inferior a:

$$D = 3 \sqrt[3]{Q_0}$$

siendo Q_0 , en kilogramos, la cantidad neta de sustancia explosiva por unidad o elemento de transporte

Se determinará por la fórmula:

$$Q_P = (d / K_1)^3$$

donde:

d = distancia, en metros, desde la agrupación de explosivos, a edificios habitados y vías de comunicación ajenos a instalaciones portuarias.

K_1 = coeficiente según la cantidad de explosivos.

Hay que distinguir entre Q_P , como la cantidad total de explosivos en el puerto y Q_1, Q_2, \dots, Q_N , como las agrupaciones de elementos de transporte de explosivos no separados entre sí distancia superior a 3 x Raíz cúbica de Q_0 .

De esta manera:

$$Q_P = Q_1 + Q_2 + \dots + Q_N.$$

Cada Q_1, Q_2, \dots, Q_N , está formado por la suma de los elementos de transporte que lo componen: $Q_1 = n \cdot Q_0$.

La cantidad máxima concentrada, Q_P en kilogramos, admisible en el puerto se determinará por la fórmula:

$$Q_P = (d / K_1)^3$$

en la que d es la distancia, en metros, a edificios habitados y carreteras o ferrocarriles de uso público ajenos a las instalaciones portuarias y K_1 un coeficiente de acuerdo con la tabla siguiente:

Cantidad neta de explosivos - Kilogramos	Coeficiente K_1	
	Edificios habitados	Vías de comunicación
De 10 a 45.000	15,6	9,3
De 45.001 a 90.000	17,0	10,2
De 90.001 a 125.000	19,0	11,5
Más de 125.000	20,0	11,9

En el caso del puerto de Vigo, al estar las carreteras y edificios prácticamente contiguos (puerto – carreteras – edificios) se utilizará el K_1 Edificios

4) ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS CARGADOS

Según el Reglamento de Explosivos, las materias reglamentadas deberán ser cargadas o descargadas directamente de buque a vehículo o viceversa. En ningún caso deberán almacenarse sobre muelle, tinglados o almacenes. Así mismo se contempla que durante las operaciones de carga y descarga de explosivos, los vehículos cargados que estén en espera permanecerán a una distancia prudencial del buque, en el que se realizan estas operaciones, no inferior a cien metros contados perpendicularmente a la cuaderna maestra del mismo.

El Puerto de Vigo no es un puerto especializado en tráfico de explosivos por lo que, en un principio, no se considerará una zona preestablecida de estacionamiento de estas mercancías.

5) CANTIDAD MÁXIMA ADMISIBLE SOBRE BARCO

Esta cantidad Q_B dependerá de la posición del cargamento y del método de embalaje. Siempre en función de la Q_P :

$$Q_B = K \cdot Q_P$$

siendo K, a su vez, función de los coeficientes A y B

$$K = A \cdot B$$

dependiendo A de la posición del cargamento en el barco:

A = 1, para cargamento en cubierta.

A = 2, para cargamento en la bodega, por encima de la línea de flotación.

A = 5, para cargamento en la bodega, por debajo de la línea de flotación.

y B, del método de embalaje y manipulación:

B = 1, para cajas y bultos sueltos.

B = 2, para cargamento en unidades de carga, tipo paletas.

B = 4, para cargamento en contenedor.

MUELLE DE GUIXAR (NORAYS Nº 26 –32)

$$D_{\text{edificios}} = 440 \text{ m.}$$

$$K_1^* = 15.6 \quad (K_1^* < 45.000 \text{ kg.})$$

$$Q_P = (440 / 15,6)^3 = 22.438 \text{ kg.}$$

$$Q_B = K \cdot Q_P = K \cdot A \cdot B$$

Cargamento en cubierta: (A=1)

- Carga en cajas y bultos sueltos (B=1)..... $Q_B = 22.438 \text{ kg.}$

- Carga en unidades tipo paletas (B=2)..... $Q_B = 44.876 \text{ kg.}$

- Carga en contenedor (B=3)..... $Q_B = 89.752 \text{ kg.}$

MUELLE DE GUIXAR (NORAYS Nº 15-26)

$$D_{\text{edificios}} = 380 \text{ m.}$$

$$K_1^* = 15.6 \quad (K_1^* < 45.000 \text{ kg.})$$

$$Q_P = (380 / 15,6)^3 = 14.454 \text{ kg.}$$

$$Q_B = K \cdot Q_P = K \cdot A \cdot B$$

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

Cargamento en cubierta: (A=1)

- Carga en cajas y bultos sueltos (B=1)..... $Q_B = 14.454$ kg.
- Carga en unidades tipo paletas (B=2)..... $Q_B = 28.908$ kg.
- Carga en contenedor (B=3)..... $Q_B = 57.816$ kg.

MUELLE DEL ARENAL

$$D_{\text{edificios}} = 355 \text{ m.}$$

$$K_1^* = 15.6 \quad (K_1^* < 45.000 \text{ kg.})$$

$$Q_P = (355 / 15,6)3 = 11.784 \text{ kg.}$$

$$Q_B = K \cdot Q_P = K \cdot A \cdot B$$

Cargamento en cubierta: (A=1)

- Carga en cajas y bultos sueltos (B=1)..... $Q_B = 11.784$ kg.
- Carga en unidades tipo paletas (B=2)..... $Q_B = 23.569$ kg.
- Carga en contenedor (B=3)..... $Q_B = 47.138$ kg.

MUELLE TRANSVERSAL ESTE

$$D_{\text{edificios}} = 445 \text{ m.}$$

$$K_1^* = 15.6 \quad (K_1^* < 45.000 \text{ kg.})$$

$$Q_P = (445 / 15,6)3 = 23.211 \text{ kg.}$$

$$Q_B = K \cdot Q_P = K \cdot A \cdot B$$

Cargamento en cubierta: (A=1)

- Carga en cajas y bultos sueltos (B=1)..... $Q_B = 23.211$ kg.
- Carga en unidades tipo paletas (B=2)..... $Q_B = 46.423$ kg.
- Carga en contenedor (B=3)..... $Q_B = 92.846$ kg.

MUELLE TRANSVERSAL NORTE

$$D_{\text{edificios}} = 445 \text{ m.}$$

$$K_1^* = 15.6 \quad (K_1^* < 45.000 \text{ kg.})$$

$$Q_P = (445 / 15,6)^3 = 23.211 \text{ kg.}$$

$$Q_B = K \cdot Q_P = K \cdot A \cdot B$$

Cargamento en cubierta: (A=1)

- Carga en cajas y bultos sueltos (B=1)..... $Q_B = 23.211 \text{ kg.}$
- Carga en unidades tipo paletas (B=2)..... $Q_B = 46.423 \text{ kg.}$
- Carga en contenedor (B=3)..... $Q_B = 92.846 \text{ kg.}$

IMPORTANTE

Estas cantidades son de directa aplicación a Mercancías Explosivas de la clase 1.1 y 1.5. Para mercancías de la clase 1.2 se multiplicaría por 10 la cantidad neta Q. Para la clase 1.3 se multiplicaría dicha cantidad por 50. Para las clases 1.4 y 1.6 no será de aplicación esta ITC.25.