



ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 15 DE SEPTIEMBRE DEL 2021.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta, a celebrar del 21 de septiembre al 1 de octubre del 2021.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocados dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS, a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

Personas que participaron en la reunión:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Javier Rubio, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D^a Raquel Fernández, del Ministerio de Sanidad

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF

D. Francisco Javier Segovia, de AESF

D. Jaime Fraile Torrecilla, de AESF

D^a M^a Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Antoni Verger Martinez, de la Comunidad Autónoma de Islas Baleares

D. Salvador Rodríguez, de RENFE

D. José Luis González Navarro

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Esteban Pajares, de la Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Raúl Moreno, de AIDIMME

D. Enrique Sánchez Mota

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

D. Antonio Gómez Trujillo

D^a María Eugenia Montes Samaniego, del MITECO

D^a. Monserrat Mora

D. José Luis González Navarro

D. Enrique Sánchez Mota

D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D. Carlos Omaña, de FAPROVE

En Madrid a las 10:05 horas del día 15 de septiembre de 2021, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de las Subcomisiones de

Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta a celebrar del 21 de septiembre al 1 de octubre próximos.
- 4.- Asuntos varios.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede de las Actas de reuniones anteriores

Leídas las actas de las reuniones anteriores de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera de 28 de abril del 2021 y la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 10 de marzo del 2021, al no haber objeciones a las mismas, quedan aprobadas.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta a celebrar del 21 de septiembre al 1 de octubre próximos.

El fin principal de la reunión de hoy es revisar y presentar los documentos que se van a ver en las próximas dos semanas en la Reunión Conjunta. Cada dos años hay una reunión más larga, como en esta ocasión, porque, aparte de todos los asuntos pendientes habituales, se examina un documento muy voluminoso de actualización del Reglamento Modelo. Los textos aprobados para el citado Reglamento se han visto en el Grupo de Trabajo de armonización, celebrado en abril, con la participación de España. Prepararon un documento formal, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24, donde se han incluido todas las enmiendas que se han incorporado en la última edición del Reglamento Modelo, preparadas para su inclusión en el RID y ADR.

De los documentos que se presentaron para esta reunión los que tuvieron interés para los presentes son los siguientes:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23/Rev.1

De este documento hay dos versiones; el documento formal 23 y la revisión a éste 23/Rev1 que actualiza al anterior. Este documento es el fruto de un grupo de trabajo sobre inspección y certificación de cisternas. El grupo lleva trabajando 3 o 4 años y ha elaborado una serie de enmiendas bastante numerosas, más de veinte páginas de enmiendas que dan un vuelco y un nuevo cariz a la inspección y certificación de cisternas, con el objetivo de clarificar tanto a las autoridades competentes como a los usuarios, han elaborado un documento explicativo - ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34-, que explica el porqué de los cambios, cuál era la situación inicial, que motivó los cambios, que prácticas se quieren modificar, que pasará con las cisternas importadas, así como los objetivos y las características de la nueva regulación.

Es un documento informativo, que no está terminado, se ha presentado a la Reunión Conjunta para ver si tal y como está sirve de ayuda y explicación de los fines de la nueva regulación, está todavía en fase de trabajo, todavía no se sabe si se va a aprobar en su redacción actual.

En el documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23. Rev.1 se pueden encontrar las propuestas del grupo. España ha participado en este grupo de trabajo por medio del representante del Ministerio de Industria que son los expertos en la materia, son muchas las delegaciones que han participado y colaborado en la elaboración de las enmiendas.

La Unión Europea parece que tiene algún problema con estas propuestas ya que en algún sitio puntual se trata algún punto que pudiera contradecir la Directiva de equipos a presión, TPED. Esto es un problema muy grande. Los países miembros de la Unión Europea estamos obligados a seguir el voto que sugiere la Unión Europea, siempre y cuando algo que se intente aprobar vaya en contra de una directiva europea. El problema es más absurdo todavía porque, en el fondo, todos estamos de acuerdo en que la TPED habría que enmendarla, en los aspectos que aquí se indican, pero este no es el procedimiento, hay que encontrar la solución para esto porque, de lo contrario, tenemos un lío.

Es un documento complicado al tener mucho texto y muchas implicaciones, pero útil y cumple el fin de mejorar los sistemas de inspección y certificación de cisternas y tener un control mayor de las cisternas que vienen de terceros países, o que se inspeccionan por órganos de terceros países. Recuerda el gran problema que hubo con unas cisternas que vinieron de Sudáfrica, unas 800 cisternas defectuosas en el Reino Unido, que fue el origen de todo.

D. Enrique Sánchez pregunta por la directiva que ha citado con anterioridad.

D^a Silvia García responde que el la Directiva TPED, Directiva de transporte de equipos a presión, es para Clase 2. En el documento se incluyen todas las clases, en algún caso referido a gases no se ha sido del todo pulcro. Hay cosas de la Directiva que son mejorables, eso se sabe después de muchos años de utilización, fue un paso adelante muy bueno, pero también hay aspectos bastantes mejorables, pero no se pueden hacer por medio del RID o ADR.

D. Enrique Sánchez pregunta si el documento está ya o hay alguna observación en relación con lo que se ha comentado.

D^a Silvia contesta que no y que están pendientes porque la semana pasada recibieron una llamada de los técnicos de la Unión Europea preocupados y preguntaban por la posición de España, se les dijo que cuales eran los puntos concretos en los que les gustaría que se trabajase y resolver algún asunto concreto, y si en vez de hacer una enmienda a la totalidad se puede hacer una parcial, mejor. No se han vuelto a poner en contacto con nosotros

Mañana hay una reunión con la Unión Europea y espera que den una información más detallada.

D. Enrique Sánchez ha detectado que en algunos casos se considera que la Directiva de Equipos a Presión se podría decir que está incrustada en el ADR, y no es así

Una cosa es el ADR y toda la evaluación de conformidad de cisternas de según el mismo, una vez aprobado por el ADR, de acuerdo con esos procedimientos interviene la Directiva TPED para añadirle a aquellas cisternas que se van a manejar otros requerimientos.

Para D^a Silvia García son temas muy puntuales; hay un sitio donde la Directiva dice que la utilización será ilimitada. Esta propuesta dice que estará limitada a cinco años y pasado este período habrá que hacer una reevaluación. Esto puede ser muy razonable, pero va en contra de la PED. Habría que encontrar alguna formulación que evite que en la Clase 2 se dé esta contradicción.

Piensa que este punto va a ser, claramente, uno de los más delicados de esta reunión. Este grupo de trabajo lleva mucho tiempo y mucho trabajo realizado y que no saliera por una dificultad menor, de última hora, sería penoso. Nosotros tenemos que acatar las instrucciones de la Unión Europea, cuando haya algo en contradicción con una directiva europea, pero intentaremos modificar los textos para que no vayan en contra de ella y se puedan aprobar.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/27. Propuesto por la UIP

Se pretende aclarar que se puede hacer con las cisternas una vez que haya pasado la fecha para presentarse a la siguiente inspección o ensayo. En el documento hay una propuesta que indica lo que se puede hacer, y otra alternativa, donde hay menos cosas que se pueden hacer después de transcurrido el período de validez.

INFORMAL 10 Presentado por Polonia. Apoya la segunda propuesta, citando todas las ventajas que tienen. Sugiere alguna enmienda adicional.

D. Jesús Soriano indica que desde FEIQUE apoya esta propuesta, ya que constituye un problema el hecho de que se presenta a cargar o descargar una cisterna y haya que valorar, si realmente, está en vigor su certificación ADR. Lo que ven en esta propuesta es que pasa de denominar fecha de caducidad a fecha indicada en el certificado. Esto les parece correcto, pero en el certificado ADR, quizás, debería indicarse algún tipo de pista sobre que el certificado ADR es válido un mes después de expirar. No sabe si requiere algún tipo de modificación en los certificados ADR que se expiden, cambiando fecha de caducidad por fecha indicada, piensa que hay una especie de confusión, les parece correcta la propuesta, el problema descrito y como se pretende dar solución.

D^a Silvia García pregunta si se refiere a la primera propuesta o la propuesta alternativa, ya que son diferentes.

D. Jesús Soriano está a favor del documento 27. No podría decir, ahora mismo, cual le parece más valida. Cree que ambas lo son. Con que se quite lo de "deadline", le parece que se está avanzando. En el certificado de la cisterna que se presenta dónde viene la fecha de caducidad, le parece que habría que incidir que se demuestre que la cisterna, aunque el certificado esté caducado, se puede presentar a descargar porque todavía no ha pasado un mes desde su fecha de caducidad, este es el problema real con el que nos encontramos.

D^a Silvia García está de acuerdo en que, en su momento, habrá que resolver este problema.

D. Carlos Omaña quería expresar su acuerdo con esta propuesta y con la necesidad de modificar este asunto. En el RID, tal y como estaba definido, era complicado entender en que períodos se podría transportar o seguir utilizando los vagones o los contenedores, estaban mezclados y divididos dependiendo si era una inspección intermedia, aparecía en el capítulo 6.8, y si era la inspección intermedia aparecía en el capítulo 4.3. Está bien que quede definido en un solo punto, que debería ser el de uso, que es el 4.3, con lo cual las dos alternativas estarían bien.

Cree, aunque sin mucho examen, a primera vista, la propuesta alternativa es un poco más correcta, al hacer referencia a los puntos del RID en los que se definen cada uno de los períodos. En la propuesta primera, se habla

simplemente de fecha, por ejemplo, de la última inspección periódica, y no hace referencia al punto 6.8.2.4.6. En la propuesta alternativa se está haciendo referencia a esos puntos. En un primer examen, bajo su punto de vista, la propuesta alternativa sería la más correcta.

Un punto adicional, respecto a lo comentado por D. Jesús Soriano, no sabe si es un problema, o un asunto propio de España; en el certificado que emiten los organismos se habla, siempre, de una fecha que incluye día. En el RID en la fecha siempre se habla de mes y año, en la inscripción que va en la cisterna también es mes y año. Sin embargo, en el certificado, que emiten los organismos, viene con día incluido. Esto hace que los períodos sean muy concretos. En el RID se habla de un mes de prórroga. No es lo mismo, el mes que se tiene es de un día a otro día. No sabe si es algo propio de España, desconoce lo que pasa en otros países, cree que es algo que habría que corregir o armonizar con RID; en ningún caso se habla de día, siempre se habla mes y año.

D^a Silvia García dice que ambas cosas se comprobarán.

D. Antonio Gómez cree que ese apartado se refiere a las pruebas de las cisternas, y no al certificado de aprobación de los vehículos que es otra cosa.

D. Enrique Sánchez su comentario va en el mismo sentido que la anterior intervención. El certificado de aprobación ADR va dirigido al vehículo. Cuando lleva una cisterna fija se recogen los datos de la cisterna, pero también se emiten para los vehículos portadores. Una cisterna desmontable tendrá, por una parte, el certificado dirigido a la cisterna, ahí entran todas las pruebas intermedias, los controles, etc., y, por otro lado, el vehículo que tiene que ser revisado todos los años. Piensa que lo que se está intentando es unificar las fechas

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/29. Presentado por la UIC.

Se analiza la validez de lo relativo a la necesidad de indicar el tiempo de retención. Para los gases licuados hay que indicar cuando se llena una cisterna, la presión, el tiempo que puede estar en este estado. La pregunta que se han planteado es qué pasa con las cisternas vacías y sin limpiar, y si en este caso también hay que indicar o no el tiempo de retención. Proponen que no haya que indicarlo, al no realizar el llenado y que tampoco hay una presión definida. Lo que quieren es incluir, claramente, un punto que diga que para las cisternas vacías sin limpiar esto no hay que indicarlo. Una enmienda en consecuencia indicando las obligaciones de asegurarse que las provisiones con respecto al tiempo de retención son correctas.

D. Enrique Sánchez comenta que en, principio, está de acuerdo. En cisterna de gases licuados refrigerados el tiempo de retención es el que se ha calculado o que se ha verificado que la cisterna llega al punto en el que la presión interna va a hacer saltar las válvulas de seguridad, si la cisterna ya está vacía este punto no tiene sentido.

D^a Silvia García dice que está vacía, pero no del todo, tiene una presión residual.

D. Enrique Sánchez está hablando de cisternas vacías con restos. De todas maneras, las válvulas de seguridad que en todo momento en que la presión baje en 7 u 8 bares saltará.

D^a Raquel Fernández apoya el comentario anterior ya que una cisterna vacía sin limpiar, parece que tiene lógica que no sea necesario ese tipo de retención. Por su parte, creen que es bastante previsor y apoyan que se tenga en cuenta la propuesta.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/30. Propuesto por EASA

Solicita que la disposición especial 668 que permite que para la pintura de carretera no hay que señalizar que es un transporte de mercancías en caliente, siempre y cuando, entre otras, tenga más de 3.000 l y la superficie exterior no pase de 60°. Solicitan que esta disposición especial no solo sea para esa pintura, y que también lo sea para otras sustancias que se puedan utilizar en carretera como el bitumen, que tiene la temperatura de fusión mayor que la pintura, pero mientras que se consiga un aislamiento para que el exterior esté a 70°, estaría bien.

D^a Nuria Lacaci dice que tiene experiencia en estos transportes y apoyan esta propuesta.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/35. Presentado por España.

Aunque lo ha presentado España, este documento está elaborado por el Grupo de Trabajo de BLEVE. No contiene ninguna propuesta, informa del trabajo que se ha realizado hasta el momento y lo que se plantea hacer en un futuro.

Lo que se anuncia es que hay una propuesta a la Reunión conjunta, que se va a ver a continuación. Se ha presentado una propuesta en el WP15 porque es exclusiva para los camiones, es relativa a la introducción del sistema de extinción de incendios en el motor y una protección en las ruedas.

El documento formal para el WP15 ya está en la web. Se ha complementado con dos documentos informales, nos han partido el documento original, que es simplemente un resumen, recuento de la historia del Grupo BLEVE desde el 2014, para aquellas personas que no lo han seguido desde el principio, para poder seguir un poco el hilo. Hay mucha documentación y muchos cálculos que se hicieron y así facilitar a cualquier persona que entre a en la discusión las justificaciones, que finalmente, han llegado a las propuestas que ahora están ahí.

El otro documento informal que está en el WP15, es simplemente una enmienda porque se nos había olvidado un detalle, se mandará formalmente la semana que viene.

D^a Raquel Nieto indica que después de leer el documento van a remitir un escrito coordinado con la EIGA, lo antes posible, sobre el tema de los vehículos batería.

Sobre el Documento 11 que se va a presentar en noviembre en la reunión del ADR, que es muy relevante FEIQUE, dice D. Jesús Soriano, tiene una posición sobre el mismo que es compatible y complementaria a la que tiene EIGA. A D. Jesús Soriano le gustaría saber que debate se prevé en la Reunión conjunta, sobre este asunto. No sabe si habrá un debate sobre él.

D^a Silvia García indica que es un documento presentado en el WP15, no a la Reunión conjunta, al no tener competencia al ser un documento exclusivo para el transporte por carretera. El documento 2021/35 la idea es, en principio, presentarlo a modo de introducción al 2021/36, también informar a los delegados, y si tienen interés, que sigan la discusión del WP15 sobre este documento que se presentara en noviembre. No debería de haber una discusión previa porque la Reunión conjunta no es competente, al ser un tema exclusivo, se debería discutir en la reunión del WP15, que es competente. No hay que olvidar que muchos de los delegados asisten a ambas reuniones, y no debería entablarse ninguna discusión sobre un documento del WP15.

Se esperará con interés el documento que ha anunciado D^a Raquel Nieto, cuanto antes se nos transmita más margen tendremos para reaccionar. No es una información formal, en principio el Grupo de BLEVE, ha reservado una fecha, el 22 de octubre, para reunirse, cuanto antes nos transmitáis la información mejor.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/37. Presentado por CEPE

Se plantea un problema, ya hablado con anterioridad, en un documento informal. Hay algunas pinturas que tienen un componente que antes no se consideraba peligroso para el medio ambiente y que va a considerarse peligroso para el medio ambiente a partir de marzo de 2022. Esto hace que muchas pinturas al agua que antes no eran peligrosas para el medio ambiente, ahora lo van a ser. Hay que meterlas en un envase diferente, esto supone una dificultad porque son pinturas que hay que remover, para ello es necesario una boca ancha del embalaje. Hay que adaptar los embalajes y solicitar un tiempo adicional.

Es difícil, en marzo del 2022 seguirá vigente el RID/ADR 2021, sin modificación alguna posible. Proponen hacer una disposición transitoria para permitir que, desde enero de 2023 hasta junio del 2025, que estas sustancias se puedan transportar como hasta ahora, en un envase adecuado, con una limitación razonable de tamaño.

Noruega ha puesto en marcha un acuerdo multilateral con el mismo texto. La idea es que tenga preparado un multilateral, para que si se cree necesario firmarlo y que se prolongará por medio de esta disposición transitoria en el RID/ADR.

A D. Raúl Moreno le parece razonable esta propuesta y desde AIDIME la apoyan.

Quiere comentar que el reto tecnológico es bastante importante, se trata de conseguir envases de más 5 litros reciclables, en poco tiempo, es un poco complicado. Algunas empresas fabricantes de envases no han recibido solicitudes de fabricantes de pinturas, quizás por falta de información. Es un tema bastante complicado de conseguir. Tienen tiempo, pero no sabe, si lo conseguirán, al menos en España, los envases adecuados y a un precio razonable para envases de más de 5kg.

D. Jesús Soriano han analizado este tema y efectivamente plantea dificultades. Desconocía que Noruega está a favor de un acuerdo multilateral. Estos acuerdos se tienen que firmar con otros países. Desde España cual es la opinión al respecto. Piensa que la industria del envase puede aportar mucho. Pregunta cuál sería vuestra receptividad a un acuerdo multilateral y si España lo firmaría.

D^a Silvia García desconoce si hay más países que han firmado este acuerdo multilateral. España hizo una evaluación de esta situación en marzo, que fue cuando se planteó esta situación por primera vez. La primera impresión era que esto podría representar un problema, pero desde el Ministerio de Industria, quisieron hacer una valoración con más detalle, y si el sector del embalaje llegaría o no con esos plazos.

Están pendientes de que esta evaluación llegue y nos indiquen que hay o no que hacer. Cree que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana si el Ministerio de Industria indica que existe esta necesidad, se apoyará la firma del acuerdo multilateral. Todavía hay tiempo, hasta marzo que es cuando entra en vigor las disposiciones correspondientes. Piensa que la industria del embalaje y las pinturas tienen tiempo para hacer los cambios necesarios. Pero no hay que olvidar que todavía no hay una decisión tomada.

D. recuerda que en todo lo relativo a los números ONU's 3082 y 3077, se sabe que los envases por debajo de 5 l. no tienen que tener las homologaciones del ADR, son mercancías peligrosas que está navegando entre dos aguas.

A Noruega ya se le ha dicho que no está descartada la firma del acuerdo y que están pendientes.

D. Jesús Soriano recuerda que Noruega no es un país que pertenece a la Unión Europea y hay que tenerlo en cuenta, en este caso, en cuanto a la clasificación y el etiquetado.

D^a Silvia García dice que es verdad que no pertenece a la Unión Europea, pero tienen un régimen jurídico que se auto obliga a cumplir las normas europeas, aunque no lo tengan que hacer.

D. Jesús Soriano indica que un precedente con un país de la Unión Europea sería una mayor justificación.

D^a Silvia García indica que, desde el punto de vista del acuerdo multilateral, da igual que sean o no de la Unión Europea, la validez jurídica es la misma. Para España, lógicamente hay países más cercanos que nos sirven más como ejemplo. Cada cual tiene su propia industria, con sus propios problemas y no necesariamente tenemos los mismos problemas que nuestros países vecinos.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/38. Presentado por CEN

Es una propuesta del Grupo de Normas, transmitida por el CEN, indican las distintas normas que se van a publicar, en principio, todas son compatibles con el RID y el ADR. Se remiten todos los comentarios que hay sobre estas normas. A este documento le acompañan dos documentos informales:

INF.12 Comentarios que se han hecho en el Grupo de Normas sobre estas propuestas, la anterior solo incluía los comentarios del propio CEN; ahora se ven los comentarios y recomendaciones de los distintos países.

INF.15 Formalmente es el acta del Grupo de Normas que se ha reunido la semana anterior. Recomienda que se hagan enmiendas que se proponen.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/40. Presentado por Suiza

Hablan sobre los contenedores BK y los VC. Afirman que la expresión “bulk container”, contenedor de granel, solamente incluye contenedores BK, mientras que la expresión “container for carriage in bulk”, contenedores para el transporte a granel, incluye a los BK y VC. Consideran que el párrafo 5.3.2.1.5 tendría que hacer referencia tanto a los BK como a los VC y por eso proponen enmendarlo.

D. Enrique Sánchez entiende que lo que se dice es que no se aplique las señalizaciones de los paneles naranjas a los equipos de un máximo de 3.000L. de capacidad, por lo que deduce.

D^a Silvia García dice que, en principio, lo de los 3.000L. ese texto ya está en vigor. Lo único que hacen es cambiar “bulk container”, contenedor a granel, por “container for carriage in bulk”, contenedor para transporte a granel. No relaciona una tecnología con los BK y otra con los VC, no se ha sido sistemático en la redacción de los textos para poder afirmar que esto es sólo para BK o sólo para VC.

D. Enrique Sánchez indica que ha visto el párrafo y le parece lógico que en algunos tipos de equipos de baja capacidad se ponga la señalización naranja sin números, como mucho, pero quitar la señalización naranja no lo ve.

D^a Silvia García le dice que ese no es objeto de esta propuesta, es un texto que ya está en vigor. Aquí solamente medita si se va aplicar sólo a los BK o también a los VC. Que le parezca o no seguro no es objeto de esta propuesta.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/41.Presentado por Francia.

Plantea que hay una norma EN ISO 11118:2015, referenciada en el 6.2.4. RID/ADR y con cumplir esa norma, se cumplen los párrafos correspondientes del RID/ADR. Lo han estudiado y no lo ven muy claro. Señalan varios puntos en los que creen que los requisitos del RID/ADR no están completamente recogidos en esta norma; solicitan comentarios y, en caso de estar de acuerdo con Francia, entrar en el Grupo Técnico de Armonización, correspondiente, y ver si efectivamente, hay o no que hacer algo.

D. Enrique Sánchez lo que ve en el documento es que la denominación de la norma es “Especificaciones del método de ensayo”, esos métodos que están recogidos en esa norma no recogen una evaluación de los efectos, es probable, que haya que analizar el diseño de la construcción. En muchas normas los defectos aceptables están definidos en las normas de diseño y construcción y no en las normas de evaluación, o en las de métodos de ensayo, en otras sí. No ha visto ninguna norma de las que se cita en el apartado 6.2.

En la lista habla de las botellas de gas de acero no recargable, especificaciones y métodos de ensayo, sin embargo, puede ocurrir que los criterios de evaluación estén recogidos en una norma de diseño y construcción.

D^a Silvia García cree que no es el caso en concreto, porque se dice que si se aplica esta norma se da cumplimiento a una serie de párrafos. Comprende lo que dice, pero no debe de ser el caso de esta norma. El problema simplemente es que falta, que aparte de esta norma, citar otra adicionalmente y que sean conjuntamente válidas, la cuestión sería fácil. Esto requiere estudiar la norma en profundidad, y no duda de que los franceses la han estudiado esto antes de mandar el documento.

En el INF.15 hacen una referencia. El documento formal ya estaba publicado cuando se ha reunido el Grupo de Normas, indican que Francia ya ha hablado con el presidente del citado grupo que lleva esta norma y que este documento de Francia se ha remitido, también, al Plenario de la reunión de normas que se reúne en octubre y que esperan poder establecer un dialogo para analizar esto en profundidad. En principio, esto, ya va encaminado por el Grupo de Normas y cree que nadie mejor que ellos para este tema.

Respecto al Inf.7 Doña Silvia García pregunta al representante de FEIQUE si tienen una postura respecto del mismo. Don Jesús Soriano confirma que no es el caso. El documento trata sobre los peróxidos orgánicos que necesitan una autorización de la autoridad competente para su transporte.

Punto 4.- Otros asuntos

D^a Silvia García informa de las fechas de las reuniones de ferrocarril y carretera serán en los primeros días de noviembre.

D. José Antonio Rodríguez quiere hacer una puntualización sobre el concepto de metales capaces de producir chispa. Pregunta si hay algún documento o referencia, para conocer los metales que pueden producir chispa y los que no, a efectos de los requisitos de los alumbrados de las linternas, y utilización o no de linternas de aluminio

D^a Silvia García dice que lo estudiará y que le remitirá la contestación.

D. José Antonio Rodríguez ha estado buscando y lo que ha encontrado son opiniones de técnicos. Quiere tener más información porque la multa por utilización de linternas que puedan producir chispas puede llegar a 4.000 €.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:50 horas.

Madrid, 15 de Septiembre de 2021

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de las Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras

Secretaria de la Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras.