



## **ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 3 DE NOVIEMBRE DEL 2021.**

**ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del WP 15 que se va a celebrar del 8 al 12 de noviembre de 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

D<sup>a</sup> Raquel Fernández, del Ministerio de Sanidad

D<sup>a</sup> María Eugenia Montes Samaniego, del MITECO

D. Toni Verger. de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares

D. David A. Ríos López, de la Junta de Castilla León

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, Junta de Extremadura

D. Julio Viartola, de ASFARES

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D. Antonio Ferrando, de AECOS

D. Andrés Herbada, de ASTIC/UOTC

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Cristina Díaz Sedano

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D<sup>a</sup> Irene Cardenas

D. Antonio Gómez Trujillo

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D<sup>a</sup> Raquel Nieto Pérez, de AFGIM

D. Fernando Borrego

D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR

D<sup>a</sup> Montserrat Mora

D. José Antonio Magdalena, de CEOE

En Madrid a las 10:05 horas del día 3 de noviembre de 2021, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Carreteras 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 del WP15 que se va a celebrar del 8 al 12 de noviembre.

#### 4-. Otros asuntos

D<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 15 de septiembre 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 del WP15 a celebrar del 8 al 12 de noviembre próximos.**

El fin principal de la reunión es el de revisar y presentar los documentos que se estudiarán la próxima semana en la reunión del WP 15 en Ginebra. La reunión se celebrará en formato híbrido (tanto presencial como online). La mayor parte de los documentos se pueden dividir en dos bloques: uno relativo a las propuestas relacionadas con el grupo de BLEVE, mientras que el segundo son propuestas relacionadas con la seguridad física de los vehículos.

De los documentos que se presentaron para esta reunión se transcriben los comentarios de los que fueron de interés para los presentes:

#### **ECE/TRANS/WP.15/2021/8.**

D<sup>a</sup>. Silvia García indica que este documento ha sido presentado por Suecia y Noruega. El documento se refiere a la tabla del apartado 1.10 sobre "Disposiciones relativas a la protección". Recuerda que, desde hace algún tiempo Suecia y Noruega están trabajando en este tema. En este capítulo hay disposiciones que vienen del Libro Naranja, del régimen multimodal, pero existen otras disposiciones que son anteriores a las recogidas en el apartado 1.10. En este documento se pretende revisar la Subsección 1.1.3.6 y, en general, se trata de eliminar la posibilidad de que puedan eximirse de los requisitos del capítulo 1.10 las sustancias que están contenidas en este capítulo.

Este documento viene acompañado por dos documentos informales:

**INF. 3** en el que se recogen todos los números ONU afectados por esta medida.

**INF. 6** es una corrección presentada por la Secretaría ya que se ha detectado un error en el texto tachado que aparece en la segunda alternativa presentada en el documento 8. Este documento Informal contiene la corrección que debe tenerse en cuenta al estudiar el documento informal 8 presentado por Suecia y Noruega.

D. José Antonio Magdalena, interviene para trasladar la posición del Consejo de Transporte de Logística de la CEOE, de la que es Secretario, en relación con esta propuesta. Consideran que esta propuesta perjudica a los intereses del sector pirotécnico español. Las asociaciones pirotécnicas españolas les han trasladado su preocupación por el hecho de que esta modificación pretenda suprimir una exención para el transporte de ciertos productos por debajo del umbral de los 20 kg. En el documento presentado por Suecia y Noruega se indica que se mejoraría la seguridad (en sus países no tienen ninguna exención). El Sr. Magdalena indica que hay que ser flexible, siempre respetando y velando por la máxima seguridad del transporte de productos de la clase 1 de explosivos.

Cree que habría que introducir alguna matización o atender a las peculiaridades de cada mercado nacional. No duda de que en Noruega se exija mayor rigor a estos transportes, pero hay que tener en cuenta que sociológicamente y económicamente en las actividades pirotécnicas en pequeños eventos, en su inmensa mayoría, las cantidades están por debajo del umbral de 20 kg. Esta situación no debería equipararse a otras sustancias de igual o mayor peligrosidad. Aceptar esta propuesta afectaría a muchas pequeñas empresas, que transportan cantidades pequeñas para eventos, ferias, festividades... También hay que tener en cuenta que, en los últimos años, no ha habido ningún accidente especialmente grave en este tipo de eventos (acarreo de material pirotécnico para alguna verbena o festividad).

Obviamente, para grandes eventos en los que se utilizan grandes volúmenes de material pirotécnico no se aplica la exención, y por tanto esas empresas cumplen con todos los requisitos.

Por todo ello, su posición es la de que, atendiendo a las especialidades del mercado español, suprimir esa exención sería desproporcionado y lesionaría el tejido empresarial español que es muy concreto y específico. Insiste en que debería de analizarse el impacto en la siniestralidad. Considera que esta exención existe desde hace mucho tiempo y afecta concretamente a esas subclases de material pirotécnico que deberían seguir manteniéndose exentas.

D<sup>a</sup> Silvia García interviene para indicar que, en este caso, se está hablando en concreto del material pirotécnico, pero que hay bastantes números ONU afectados por esta medida de los cuales la pirotecnia solo representa una pequeña parte; comenta que también hay números ONU de pirotecnia de tipo

1.1 afectados, que son productos que pueden producir una explosión en masa, y hay otros números de pirotecnia diferentes. D<sup>a</sup> Silvia García pregunta al interviniente si han acotado a qué números ONU necesitarían que recibieran una pequeña exención o una flexibilización o un tema específico; en este sentido no es lo mismo oponerse a la totalidad que una parte determinada.

D. José Luis Magdalena dice que, sin ser un experto, pero con la información que les han trasladado, serían equipos 1.1.2 c, 1.2.c, (duda entre,1.4.c ó 1.4.g), pero, desde luego, el 1.1.2.c, 1.2.g deberían de mantener la exención.

Después de consultar este documento, D<sup>a</sup> Silvia García indica que bajo el número 1.1.g y 1.2. g hay de todo, desde granadas de mano, proyectiles, de todo. Y si conociera cual es el número ONU sería más fácil.

D. José Antonio Magdalena informa que los números ONU son 333 y 334, los cuales son específicos para material de pirotecnia.

D<sup>a</sup> Silvia García le da las gracias por concretar la petición y le transmite que hará todo lo que esté en su mano. Son números ONU específicos de pirotecnia, pero también es verdad, que las sustancias que forman parte de esta pirotecnia se pueden utilizar para otro tipo de fines.

D. Jesús Soriano interviene para indicar que ha hecho una lectura de esta propuesta y que, con la intervención del representante de CEOE, se reafirma en los criterios que va a exponer.

El capítulo 1.10 establece una definición de lo que es una mercancía peligrosa de alto riesgo y establece también una serie de requisitos, provisiones, elaboraciones de planes de protección, formación etc. Piensa que los países proponentes han leído unos capítulos del apartado 1.10 pero otros no. El apartado 1.1.3.6. entiende que les ha molestado mucho. Se trata de unas mercancías que tienen una probabilidad de destrucciones masivas provocando la muerte de numerosas vidas humanas. Recuerda el Sr. Soriano que el legislador, cuando redactó el capítulo 1.10, evaluó todo nuestro universo de mercancías peligrosas y estableció una serie de capítulos 10.1, 10.2, 10.3, y también el capítulo 10.4 (en el que se aparta de esas obligaciones de planes de protección, formación etc...). En ese momento se dijo que había unas fórmulas de expedición de mercancías, las del 1.1.3.6., que quedaban fuera de esta regulación. Cree que los nórdicos lo que están proponiendo realmente es una reclasificación de mercancías y no encuentra justificación de ningún tipo en los documentos que ha leído para que sea así.

Le parece que a la propuesta le falta criterio y le falta justificar la medida; a su juicio, los proponentes han leído una parte del ADR y no otra. La única justificación que podría aplicarse es que esto supondría mayor protección y el aumento del conocimiento de nuestros conductores (cree que los conductores pueden hacer muchas más cosas a parte de aplicar el capítulo 1.10). Las personas que trabajan en el ámbito de las mercancías peligrosas, desde hace

décadas, ya conocen el capítulo 1.10, de modo que saben de lo que se está hablando. Reitera que su posición a la propuesta es de rechazo total.

En FEIQUE, indica el Sr. Soriano, se han suscrito convenios con la Administración, como por ejemplo con el Ministerio del Interior en relación al desvío de mercancías para la elaboración de drogas, fines ilícitos, robos. Entiende que en todo lo que es protección, se puede discernir lo que es eficiente de lo que no lo es; todo esto le parece una carga.

D<sup>a</sup> Silvia García indica al Sr. Soriano que el 1.10.4 existe en el ADR, pero solamente en el ADR. Todo lo que es el 1.10 del ADR viene del capítulo 1.4 del Reglamento Modelo (que aplica a todos los modos del transporte), y que no incluye nada parecido al 1.10.4. El capítulo 1.10.4 es una edición exclusiva del ADR que se hizo para adecuar el 1.10 con el ADR. Lógicamente, el 1.10.4 es precisamente el intento de cuadrar una regulación anterior que había con las nuevas disposiciones, de hace 20 años, del 1.10, y la exención de no cumplir el 1.10 solamente existe para transportes por carretera (no existe para ningún otro modo de transporte).

A D. Jesús Soriano le parecería lógico en el modo aéreo, pero no para los demás modos de transporte. Entiende que, en su día, el legislador evaluó todo esto y aprobó la provisión 10.4, por lo que, en estos momentos, no ve por qué tienen que suprimir el 10.4.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que la evaluación que hizo el legislador cuando creó el 1.10 es posterior a la evaluación que se hizo del 1.1.3.6, en cuanto a los requisitos a efectos de seguridad. Si se aplica ese régimen y esa justificación va en pro de alinearse con el 1.10 en general, es decir, con el 1.4 del reglamento Modelo. Ampararse en justificaciones que se hicieron hace más de 20 años es complicado, hay que valorar la situación hoy en día. Es verdad que con estos productos, aunque sea en pequeñas cantidades se pueden producir daños importantes. Aparte de estos números ONU de pirotecnia, en esta apartado hay otros tipos: cartuchos, detonadores, granadas ....

D. Jesús Soriano se reitera, y vuelve a indicar que no encuentra ningún argumento para eliminar algo que está vigente. Si se tuviera algún tipo de experiencia sobre este tema, a lo mejor lo podría entender.

D. José Antonio Magdalena quiere hacer un pequeño apunte: todas las opiniones que está oyendo le parece razonables y legítimas. A hilo de lo que está diciendo el representante de FEIQUE, esto es, la justificación por la seguridad, entiende que es legítima y razonable, pero para alterar un régimen que, hasta ahora, ha venido funcionando bastante bien, cree que se queda demasiado simple por genérica. Es consciente de que el interés al que está representando es muy limitado ya que, como se ha dicho, el material pirotécnico para eventos festivos constituye solo una pequeña parte. Entiende no obstante que, eliminar una exención que se ha venido aplicando hasta ahora y que ha venido funcionando, requeriría un razonamiento mínimo como por ejemplo basándolo en alguna experiencia negativa o en alguna amenaza detectada en este tipo de material pirotécnico (por ejemplo, en los dos últimos

años ya que, consecuencia de la pandemia, no hay registros recientes al haberse suspendido casi todos los eventos). Habría que remontarse al 2019 y ver la siniestralidad en el transporte de mercancías pirotécnicas que permitiera justificar este cambio en la normativa, sobre todo para dar argumentos para el debate.

D. Enrique Sánchez Mota toma la palabra para preguntar si se está hablando de siniestralidad por accidentes durante el transporte o de otro tipo de siniestralidad. Indica que en el 1.10 no se está hablando de siniestralidad en el transporte. Se habla de actos en los que después se puedan utilizar esas mercancías peligrosas para realizar otros actos y 1.1.3.6 realmente presenta una especie de caladero.

A su juicio, no se tiene experiencia suficiente porque normalmente en España, por desgracia, las estadísticas tienen en consideración a las grandes empresas y cuando se implican grandes cantidades, pero no aparecen las que ocurren en los pequeños transportes (que normalmente son realizados por pequeñas empresas, muchos autónomos). Esas pequeñas empresas ni siquiera tienen claro el concepto de la protección; sólo tienen claro el concepto de no tener un accidente de carretera, pero no el de qué consecuencias puede tener el hecho de que les hayan robado por ejemplo cuatro cajas de su transporte. El Ministerio del Interior que, en principio, debería de opinar sobre este tema, no cree que tenga realmente datos sobre una estadística de robos de lanzagranadas, por ejemplo, (incluyendo material pirotécnico). Se busca la protección de este tipo de actividades, pero no la siniestralidad del transporte; se trata de un problema que no se detecta. Este tema es más complicado de lo que parece.

D<sup>a</sup> Silvia García agradece todas las opiniones que se han expuesto y toda la información complementaria, ya que será muy útil para argumentar nuestra postura en la reunión de Ginebra.

D. Jesús Soriano toma la palabra nuevamente para indicar que se tendría que tener mucho cuidado con el incremento de carga burocrática ineficiente que se va acumulando y que al final produce la parálisis por el análisis. Recuerda en ese momento un accidente pirotécnico que fue muy grave y que no tenía nada que ver ni con el 1.1.3.6 ni con el robo de la mercancía; cree recordar que se produjo en un aparcamiento: una furgoneta estaba transportando ilegalmente este tipo de producto.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que está claro que hay muchos problemas en el ADR y que tendrán que irse resolviendo poco a poco. También le parece claro que parte de los números ONU, que están exentos de este tipo de medidas por el 1.1.3.6, no tiene ningún tipo de sentido que estén exentos.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que tanto el documento **ECE/TRANS/WP.15/2021/12** presentado por Suecia y Noruega como el **INFO 15**, presentado por Alemania, están relacionados con el Documento 8.

**ECE/TRANS/WP.15/2021/11.** El documento lo presenta España y es el resultado presentado en nombre del Grupo de Trabajo de BLEVE. Este documento se presenta acompañado de varios documentos informales. D<sup>a</sup> Silvia García comenta que el documento habla de todos los trabajos hechos con anterioridad, y propone la modificación del 9.7.9: se imponen unos requisitos adicionales para los vehículos EX/III y los amplía también a algunos vehículos FL, concretamente, a los que lleven gases licuados y comprimidos e inflamables y a los vehículos FL que transporten líquidos del grupo de embalaje I ó III. Se les obliga a estar equipados con un sistema de extinción de incendios para el motor y con una protección térmica en las ruedas que, en su caso, evitaría o mitigaría la propagación de incendio desde las ruedas al motor o resto del vehículo.

El documento 11 va acompañado de una serie de disposiciones transitorias para que esta modificación no se aplique a los vehículos que están en uso.

El **INFO 4** incluye todas las propuestas y discusiones que ha habido en el seno del grupo de trabajo BLEVE; este grupo BLEVE ha estado siempre incardinado en la Reunión Conjunta y sólo en las reuniones han participado expertos del WP-15, específico de carreteras. Se ha creído interesante hacer una sistematización de toda la información, documentación, discusiones que ha habido. Se indica también que a toda esta información se puede acceder a través de los links de Naciones Unidas. No se trata en si misma de una propuesta, sino que se trata de un documento informativo.

El **INFO 5** contiene dos enmiendas que al grupo BLEVE se les ha olvidado incorporar al documento formal 11 y que en una reunión posterior del grupo se han incluido. En este documento informal se propone modificar el 9.1.3.3, que recoge el certificado de aprobación del vehículo (antes ponía que había que incluir una mención para vehículos EXIII, bajo el punto 11 de este certificado diciendo que cumple con los requisitos del 9.7.9, y ahora esta nota se refiere también y habrá que incluirla para más tipos de vehículos).

**INFO 11** contiene una versión revisada del texto (el texto contenía una errata importante que aquí se ha corregido)

OICA (Asociación de Fabricantes de Vehículos) propone que estas enmiendas, que se proponían incluir para algunos tipos FL, se incluyan para todos los vehículos FL. Se trata de simplificar al no tener que distinguir entre la posible carga de un vehículo FL y otro FL; se prefiere instalar estos sistemas en todos los vehículos.

Proponen también alguna enmienda de tipo editorial y que no se tenga que considerar la propagación del fuego desde la rueda a los depósitos de combustible, y desde ahí a otras partes de la carga. Se propone también ampliar los períodos transitorios existentes.



**INFO 16.** Presentado por EIGA (Asociación de transportistas de gases). Proponen que de los vehículos FL que se contemplan no se incluyan aquellos que transportan gases comprimidos. Se adjunta un documento en el que se analiza la justificación a esta propuesta.

D. Jesús Soriano indica que, a su juicio, la enmienda–corrección de OICA le rompe un poco los esquemas porque, este grupo de trabajo lleva muchos años funcionando y desde FEIQUE y CEFIC, ya se ha hecho un análisis de este asunto.

Quiere compartir su incertidumbre sobre cual sería el tipo de equipo que para la extinción de los fuegos de motor se está proponiendo; cree que en la propuesta hay falta de estandarización técnica. Su experiencia es la de que cuando los vehículos entran a cargar o descargar saben que tienen que tener unos extintores que están normalizados de 12, 6 ó 2kg. En los casos propuestos se desconoce qué tipo de instalación o de sistema tienen. Indica que, quizás OICA lo tiene más claro y quizás por eso ha cambiado su propuesta; no obstante, no entiende justificada la incorporación a los vehículos FL de este sistema de extinción de incendios en el motor. A su juicio esta medida entraría en funcionamiento cuando las barreras de seguridad hubieran flaqueado y cuando existan fallos en cascada de una serie de barreras de seguridad. Entiende que el beneficio de incorporar esta provisión en el ADR es bastante limitado.

Desde FEIQUE entienden que los accidentes de mercancías peligrosas, como otros accidentes, tienen en las labores de prevención su mejor solución. Se trata de un comportamiento basado en la seguridad de los conductores, de los usuarios de la vía, y de otros instrumentos técnicos eficientes para la lucha contra y el control del error humano. Los sistemas de vuelco gravedad... entre otros, son los que dan seguridad; una vez que se sale de la parte de la prevención se entra en un campo de juego donde las probabilidades de accidentes están en otro nivel. Entiende, por otro lado, que instalar este tipo de equipos en vehículos FL es una medida que no compensa. Se ha observado, a través de los estudios de FEIQUE y CEFIC, que hay una cierta accidentalidad superior en los GLP, en relación con el transporte de productos químicos de la clase 3. Indica que se trata de una propuesta final, en la que la posición de FEIQUE no tendrá mucho éxito, pero aún así indica que la estandarización del equipo de extinción de incendios del motor lleva aparejadas bastantes incógnitas que, de momento, no están despejadas.

D. Ángel Benigno Fernández (REPSOL) toma la palabra para indicar que está totalmente de acuerdo con los argumentos que ha dado D. Jesús Soriano. Desde el primer día entiende que extender este tipo de medidas a los vehículos FL, con la trayectoria de accidentalidad que llevan estos vehículos, no justifica esta medida.

D. Julio Viartola toma la palabra para realizar dos comentarios: uno sobre la propuesta general y otro sobre el tema concreto de la propuesta de OICA.

Comparte con casi todo el sector la sensación de la escalada de requisitos, de la espiral de modificaciones en nombre de la seguridad, no solo en este tema, sino en otros también. Indica que ya empiezan a estar todos los sectores de acuerdo (cargadores, transportistas y fabricantes) con que todas estas modificaciones tienen que estar más justificadas, sobre todo, para atajar problemas más importantes y no perderse en un montón de detalles. Por su parte creen desproporcionado este requisito.

Sin embargo, con respecto a lo que dice OICA y ACEA entiende que dan por supuesto que esta modificación se va a implementar, y están pasando a una parte práctica en la que entienden que, ya que se va a producir, al menos desearían que no se desestandarizara el producto. Entiende que la posición de OICA no avala las modificaciones, sino que su postura es la de evitar daños mayores.

D. Javier Sáez (BEQUINOR) toma la palabra para indicar que en su asociación se ha analizado este tema y están de acuerdo con el resto de compañeros: no entienden la necesidad de la medida, de esta regulación concreta, si se atiende a los datos de accidentabilidad. Cuando se estudia qué tipo de accidentes ha habido no se ve la necesidad de esta medida. Y estudiando los accidentes que se hubieran podido evitar con esta medida, la entienden aún menos. Desde su asociación entienden que es una medida que no es necesaria. La seguridad, por supuesto, cuanto más mejor, pero el incremento de las medidas a adoptar debe de ser razonable en función de los riesgos a los que se enfrentan. Indica que han tenido conocimiento tardío de estos trabajos y que esta información les ha llegado tarde, cuando ya estaba todo acabado y la propuesta finalizada. Se plantea el por qué se ha empezado a regular algo que posiblemente no era necesario y manifiesta que está totalmente de acuerdo con los cargadores, con la industria química y con los transportistas.

D<sup>a</sup> Silvia García interviene para mencionar que hay algo que le llama mucho la atención y es que todos manifiestan que se han enterado hace poco. Le llama la atención ya que se lleva hablando de esta propuesta desde antes de que ella trabajara en la Comisión; indica que ya antes del 2012 era un tema de discusión y que desde el 2014 ha habido un goteo continuo de propuestas, análisis, estudios y de ratificaciones, por parte del grupo de trabajo de la Reunión Conjunta, en el sentido de que ésta era la línea que se quiere seguir. No obstante, agradece mucho que, por fin, el sector se haya unido y se haya puesto de acuerdo.

En cuanto a la incertidumbre relativa al sistema de extinción indica que, en principio, cualquier sistema valdría. En la propuesta esto es lo que se ha recogido en el apartado 9.7.9. Sin embargo, comprende que esto sea una preocupación general ya que entiende que si se quiere instalar algo lo suyo sería que fuera efectivo. Indica que, en este punto, el grupo de trabajo BLEVE ha estado hablando con un instituto de ensayos sueco; en este instituto se ha definido un aparataje de ensayo que se ha utilizado por muchas instituciones y que han sido el origen de la regulación 110 que se han hecho para autobuses. Indica que este instituto estaría dispuesto a colaborar en la elaboración de una

normativa parecida a la 110, específica para camiones, considerando su experiencia. Indica también que, como el período transitorio que se ha puesto para implementar estas medidas es relativamente largo, es razonable pensar que, durante este período, si es el deseo del WP 15, se podrían realizar los trabajos necesarios para llegar a una norma que especifique o concrete esto (si se diera este encargo al grupo de trabajo de BLEVE).

D. Jesús Soriano reconoce que este grupo de trabajo (BLEVE) ha tenido siempre una persona de CEFIC como integrante. Lo que ocurre es que ha habido un punto de inflexión en este grupo que ha sido la ampliación del alcance de las mercancías, y reconoce que la industria química debería haber movido ficha en ese momento.

Centrándose en las mercancías que dan BLEVE, cree que el líder del grupo, bajo su criterio, ha ampliado ese “scope” (ámbito de aplicación) a aquellos accidentes que también llama catastróficos; esta modificación del alcance te parece una modificación sustancial de los términos de referencia y del mandato originales del grupo, lo cual le parece inaceptable.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda esa modificación se produjo en el 2014, con la anuencia y por encargo de la Reunión Conjunta

D. Jesús Soriano tiene otra visión y otra interpretación del texto que aparece en el acta de 2014. Le parece que el cambio en el alcance del scope no debería de haber sido aceptado, aunque también reconoce que desde CEFIC se debería de haber hecho algo y no se hizo. Implementar ese equipo de extinción de incendios a los motores en los FL con una tara elevada supondrá quitar más carga útil y va a suponer más toneladas/kilometro. No obstante, si el equipo que se va a instalar fuera ligero no supondría mayor problema porque considera que el mal sería menor.

De cualquier forma, como representante de la industria química apoya todo lo que está haciendo la industria de los vehículos para los sistemas de antivuelco, y considera que la solución al tema estaría en esta línea. No sabe si el viernes, CEFIC podrá presentar un documento sobre la estandarización del equipo y los demás temas relacionados (desde FEIQUE lo están estudiando).

D<sup>a</sup> Silvia García agradece los comentarios y reconoce que lo que realmente le preocupa es España ha adquirido un papel muy relevante en ese grupo de trabajo y que su posición que no es compatible con que ahora se adopte una posición opuesta por parte del sector. Es un rol que España ha adquirido desde hace 7 años y entiende que no sería ni entendible ni explicable que España se opusiera a la totalidad de las medidas propuestas. Indica que el grupo BLEVE se ha reunido en muchas ocasiones (en algunos casos la reunión ha tenido lugar en España) y siempre se ha invitado al sector a asistir; por todo ello, concluye, las posturas que se han adoptado están limitadas en estos momentos por su comportamiento histórico debiendo ser consecuentes con ello.

A. . Jesús Soriano la situación le parece muy clara.

D. Julio Viartola entiende perfectamente la posición manifestada por D<sup>a</sup> Silvia García. Los sectores han quedado fuera de juego porque entendieron que se trataba solo de BLEVES y no han considerado que iba a afectar masivamente al ADR (lo cual ha sido un error). Llegados a este punto, entiende que, dado que esto ha ido hacia adelante, ahora hay que centrar los esfuerzos en que ese sistema de extinción, si finalmente se aprueba (todo apunta a ello), sea lo más sencillo y adecuado posible, se puede hacer todavía mucho siempre que se dediquen los esfuerzos a temas más prácticos con un equipamiento sencillo y asequible.

D<sup>a</sup> Silvia García da las gracias al Sr. Viartola por su intervención y agradece sus palabras. D<sup>a</sup> Silvia García manifiesta que, según han comentado los expertos específicos que fabrican este tipo de sistemas, se estaría hablando de un peso máximo de 25 kg. Reconoce que se puede especificar mucho más y que, siguiendo con lo que dice el sector, ve claro que se pueda luchar para concretar más para lograr una estandarización efectiva (para que estos grupos sean lo más útiles posibles).

Por todo ello, animaría a que, desde las asociaciones, se hicieran valer las opiniones de cada uno, a nivel europeo. Entiende que será un debate muy interesante ya que, dependiendo de lo que se acuerde en el WP15, se determinará el rumbo de lo que se vaya a materializar en un futuro.

Una vez finalizado el examen de los documentos formales se pasa a examinar los documentos informales presentados hasta la fecha, que no se reproducen en el acta al no haber ningún comentario al respecto.

#### **Punto 4.- Otros asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia García informa que el 24 de noviembre se va a celebrar la reunión preparatoria para el Libro Naranja y el 14 de diciembre se va a celebrar la próxima reunión de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por carretera y de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Perecederas en cuanto a las restricciones de tráfico para el año 2022.

D. José Antonio Rodríguez toma la palabra para plantear varias cuestiones que tiene pendientes. Una es una solicitud que hizo a la Dirección General del Transporte Terrestre relativa a una situación que se han encontrado recientemente, referente a la designación de consejero de seguridad en las instalaciones en la que la descarga es asumida por el expedidor.

Otra cuestión que quiere plantear, es si existe la posibilidad de que en las reuniones conjuntas con las comunidades autónomas se puedan adoptar criterios claros en lo relativo a los procedimientos sancionadores.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que trasladará la cuestión a quien corresponda.

Por otro lado, D. José Antonio Rodríguez plantea otro asunto que es el de trabajar o definir, cuando se vaya a modificar el Real Decreto de 2014, en el concepto del “expedidor de cisterna vacía”. Pregunta si se está avanzando en ello o si hay alguna noticia al respecto.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que España hace un año mando una propuesta de interpretación a la Reunión Conjunta sobre esta temática.

El acta de la Reunión Conjunta (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/158 recoge: “La Reunión Conjunta estuvo de acuerdo en la necesidad de aclarar la pregunta que plantea el documento. Algunos delegados expresaron su preferencia por la opción 7 (c). La representante de España invitó a todas las delegaciones a enviarle sus comentarios y dijo que tal vez presentaría un documento actualizado para la próxima sesión de la Reunión Conjunta”. En este sentido, D<sup>a</sup> Silvia García indica que no se han recibido comentarios.

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

Madrid, 3 de Noviembre de 2021

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> 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.