



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBSCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 29 DE ABRIL DE 2022.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP15, a celebrar del 9 al 13 de mayo en Ginebra.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes 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

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Mónica Pérez Martín, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

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

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura

D^a Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

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

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Andrés Casanova

D^a Sonia Rando Matos

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Enrique Sánchez Mota

D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D. Francisco Jorge Golfín Salas, de CCOO

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS

D. Antonio Jesús Barba García

D^a Cristina Díaz Sedano, de ISE-SPAIN

D. Marcos Miguel

D. Ángel Benigno Fernández Borrego

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D^a Margarita Santamaria

D^a Nuria Lacaci

D^a Nuria Cosido Pardo

En Madrid a las 10:05 horas del día 29 de abril de 2022, 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 Carretera 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, del Acta de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP15 que se va a celebrar del 9 al 13 de mayo en Ginebra.
- 4.- Asuntos varios.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que 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 del Acta de reunión anterior

Leída el acta de la reunión anterior de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril de 9 de marzo de 2022, al no haber observaciones, queda aprobado.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión WP15 a celebrar del 9 al 13 de mayo en Ginebra.

El fin principal de la reunión de hoy es revisar y presentar los documentos que se van a ver en la reunión que arranca el 9 de mayo hasta el 13 que se va a celebrar en Ginebra. Con esta reunión se completa el bienio y donde se van a aprobar los textos que se incorporarán en el ADR 2023. Ya hay textos aprobados para el ADR 2023, en esta última reunión se pueden dar toques adicionales, aunque, en principio, la Secretaría no permite que se aprueben textos nuevos de una cierta envergadura. Casi todos los textos están aprobados y solamente se permiten pequeñas enmiendas adicionales.

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

ECE/TRANS/WP.15/2022/2

Es una propuesta de Alemania sobre los requisitos de supervisión de los vehículos. En principio, lo que propone es eliminar los capítulos 8.4 y 8.5, este último parcialmente, para eliminar los requisitos de seguridad relativos a la vigilancia y control recogidos en el ADR. Opinan que el capítulo 1.10 ya tiene el objetivo de protección necesario y que tener algunas disposiciones en el 8.4, 8.5 y en el 1.10 no hace más que aumentar la confusión, sin olvidar que no se aplican desde las mismas cantidades y como los requisitos del capítulo 1.10 son para transporte multimodal y están muchos más actualizados que los anteriores. Proponen eliminar todo lo relativo a vigilancia y control del 8.4 y 8.5, salvo un punto relativo a MEMUS que proponen incorporar capítulo 4.7 relativo a MEMUS.

D. Jesús Soriano apoya la propuesta de Suecia y Noruega sobre modificaciones del 1.1.3.6 y capítulo 1.10. FEIQUE no tienen objeción a las propuestas de este WP15.

ECE/TRANS/WP.15/2022/3

Presentado por Noruega y Suecia. Básicamente proponen, en primera instancia, es eliminar la exención para los productos transportados bajo el 1.1.3.6. de no aplicar el capítulo 1.10. Es decir, aquellas sustancias que sean artículos de alto riesgo, según el 1.10, podrán beneficiarse de las exenciones del 1.1.3.6 si las pueden aplicar, pero deberán mantener la aplicación del capítulo 1.10.

D. Enrique Sánchez no entiende bien cual es la propuesta

D^a Silvia García explica que el 1.1.3.6. exime de varias cosas, entre ellas de la aplicación del 1.10. La propuesta lo que dice es que no te exima de la aplicación del 1.10, si es una mercancía de alto riesgo.

D. Enrique Sánchez dice que si es una mercancía de alto riesgo entonces no es aplicables el 1.1.3.6., con las exenciones, cuando sea una mercancía peligrosa de alto riesgo.

El Capítulo 1.10 se puede dividir en dos partes, una general y otra específicamente para las mercancías peligrosas de alto riesgo. Si se excluye el capítulo 1.10 lo tiene que hacer al completo, no sé si esa es la intención. Si se está transportando una mercancía peligrosa hay unos apartados que son aplicables, aún no siendo mercancía peligrosa de alto riesgo tienen que aplicarse, y en el momento que aparece la mercancía peligrosa de alto riesgo

en toda cadena de gestión, deben tener planes de protección, ahí tienes todos los puntos que tienen que cumplir.

D^a Silvia García indica que en este momento el 1.1.3.6.2, que es el que quieren modificar, dicen que no son de aplicación si vas bajo el 1.1.3.6. el capítulo 1.10 y añade con excepción de los explosivos según unos determinados números ONU, eso se pretende eliminar y lo que pretende poner es que se pueda ir exento del 1.10, pero solamente si la mercancía no es de alto riesgo.

D. Enrique Sánchez añade que si la mercancía no es de alto riesgo no se debe aplicar el 1.10, en el apartado 1.10.3, además de todo lo demás claro.

Para D^a Silvia si la mercancía es de alto riesgo hay que aplicar el 1.10 y otras cosas más. El 1.1.3.6. permite que no se aplique el 1.10. En este momento lo que dice El 1.1.3.6. que podrán ser transportados en bulto la misma modalidad sin que sea aplicables las disposiciones siguientes y lo primero que pone es el capítulo 1.10, es decir, si se va con unas cantidades limitadas al 1.1.3.6 se puede no aplicar el capítulo 1.10, a pesar de que sea una mercancía de alto riesgo, esto es lo que con esta propuesta cambiaría. Es decir, sí es una mercancía de alto riesgo lo va a ser siempre, vaya como vaya, esto es lo que se propone en esta propuesta, que tiene una alternativa menos radical que es decir lo mismo, pero solo para los explosivos.

D. José Antonio Rodríguez entiende que lo que se pretende es seguir aplicando el 1.1.3.6. a esas materias y que se cumpla también el 1.10, de manera adicional. Le parece que la redacción está un poco confusa

ECE/TRANS/WP.15/2022/4.

Presentado por Holanda, en representación del grupo de trabajo sobre vehículos eléctricos. En principio puede parecer un documento simple, pero en España nos afecta bastante. Se refiere al cableado de los vehículos.

Proponen incorporar unas nuevas normas adicionales a las existentes para el cableado de los vehículos. Esto tiene importancia porque desde que se incorporó la norma ya existente para la ISO 6722, hay bastantes fabricantes de vehículos pequeños que han decidido no utilizar el cableado, conforme a esta normativa, que exige sobre todo para el transporte de explosivos, y no hay vehículos disponibles en el mercado. Se incorporan varias normas nuevas alternativas a la ya existente. Según la información de que dispone, parece que nadie fabrica vehículos incorporando este cableado, los fabricantes están en ello, tanto los fabricantes del material de cableado, pasando pruebas para homologarse, como los fabricantes de automóviles que están a la espera de las piezas correspondientes.

D. Julio Viartola quería comentar esta propuesta, lo que ve es que es la justificación se entiende perfectamente lo que ocurre, que hay unas normas ISO's que se van a sustituir. Pero luego cuando ve el texto de la propuesta se pierde un poco el hilo de la justificación y puede haber malas interpretaciones.

Se entiende mal los “si” y los “o”. En el punto 2 de la propuesta añade una lista de ISOS y pone “o” a la última alguien puede entender que hay que cumplir la 6700 o 1960, en una de las modalidades no se entiende que sea una alternativa en el tiempo. Propone que no se pierda esa información y que se ponga que tendré que cumplir con la 6722, dependiendo del voltaje la 1, 2 lo que sea y como alternativa podrá cumplir la 19642 para no tener problema de que alguien pida las dos y haya que aclararlo.

D^a Silvia García cree que esa duda no debe aparecer porque el texto de todo en el ADR, está escrito de tal manera que si hay una negación o una “O” antes del último se entiende que son aplicables a voluntad.

D. Julio Viartola pregunta si no va a haber ningún problema

D^a Silvia García entiende que no. De hecho, si esto causará un problema se tendría que redactar se tendría que redactar de otra manera.

D. Julio Viartola indica que normalmente no se sustituyen unas ISO's por otras.

D^a Silvia García piensa que no es sustituir una por otra.

D. Julio Viartola dice que en el futuro la 6722 dejará de tener validez en favor de la 19642, eso es lo que han entendido.

D^a Silvia García dice que esto ocurrirá en el futuro muy lejano que requerirá una futura enmienda del ADR y hasta ese momento son igualmente aplicables, a voluntad, tanto lo uno como lo otro.

D. Julio Viartola lo entiende así lo que pasa es que parece que es un caso extraño en la sustitución de normas ISO's y cuando se lee solo la propuesta no queda tan claro que sea una sustitución. Le da la razón, en que bien leído se entiende perfectamente.

Para D^a Silvia García no es una sustitución, de hecho, hay que olvidarse de la justificación que se da, no es una sustitución lo que proponen son nuevas alternativas, pero adelantan que, en un futuro, sin determinar, probablemente, termine siendo una sustitución cuando haya una nueva enmienda que modifique una vez más el ADR.

Se puso en contacto con nosotros OICA (Asociación Europea de Fabricantes de vehículos) para comentar que para ellos es esencial el mantener la normativa existente.

D. Julio Viartola cree que va a costar mucho que los cables vengan con la nueva ISO porque hay mucho stock.

Por último, quería comentar que el problema que hay en los vehículos de menor tamaño, piensa que va a ser difícil que se solucionen y a lo mejor habría que pensar en alternativas no destructivas para hacer ensayos de cables sin

tener que cablear y descablear un vehículo entero, eso es otro tema, a la propuesta de hoy. Lo único es que esta propuesta como en el futuro vendrá con una modificación y con una retirada de la ISO 6722, sí que habría que estar atentos a los que se ha comentado, a que no desaparezca dicha ISO si realmente es una alternativa. Esa información de que es una alternativa una cosa o la otra realmente sea por tiempo y no por requisito y se tenga cuidado en no perderla.

ECE/TRANS/WP.15/2022/5

Grupo de Trabajo sobre vehículos eléctricos para regular estos vehículos para el transporte de mercancías peligrosas. Viene acompañado de varios documentos informales complementarios y esperan que se publiquen algún documento más.

Lo que se propone es incorporar los requisitos adicionales necesarios de los vehículos AT, los requisitos que hay que tener en cuenta. Lo que hay que hacer, son las enmiendas del capítulo 9.2 que ellos pretendan incorporar. La parte más importante es lo relativo al sistema de propulsión, ellos proponen incorporar calentadores electrónicos. También hay un anexo donde están los requisitos adicionales que habría que incorporarse para los vehículos FL, en el texto de la propuesta dicen que son un anexo de la propuesta y que es algo indicativo y que no pretenden que se apruebe tal y como está porque creen que todavía le faltan cosas, lo mandan para información, de momento, pero no para su aprobación. Lo que si viene recogido de manera expresa ahora es que, en los vehículos eléctricos ahora, una vez que se aprueben estos textos no se podrán utilizar para vehículos EX y FL hasta que no se aprueben requisitos específicos para estos vehículos. Los requisitos de los vehículos FL ya se han visto que ya están en marcha y los requisitos para vehículos EX tardarán un poco más pero también se están trabajando en ellos.

Hay documentos informales que complementan este documento

INFO 12

Presentado por OICA completa y comenta algunos aspectos de la propuesta del Anexo I para vehículos AT de tecnología utilizada parcialmente, algún tema que le gustaría modificar, separar los calentadores de alto voltaje y de bajo voltaje.

Es una buena oportunidad en el marco de la reunión del WP15 habrá un vehículo pesado eléctrico para verlo y está bastante desmontado y abierto para que se vean todos los motores y con un especialista de la parte de ingeniería para explicar cómo funciona el vehículo. En principio, OICA lo que hace en su documento es apoyar la propuesta y complementarla en algunos casos.

INFO 14

Presentado por Alemania. Indica que cree que es pronto para realizar estas enmiendas, que deberían terminarse simultáneamente todas las

enmiendas de todo lo referente a vehículos eléctricos que afectan a todo el ADR y a todo tipo de vehículos. Prefieren esperar a que esto se haga. Algunas preguntas, le parece muy interesantes, pero no están resueltas ni para vehículos de combustión, como puede ser cual es el objetivo de protección que se persigue si no está definido para vehículos de motor convencional pues tampoco tiene claro que se vayan a definir par los de motor eléctrico.

D^a Sonia Rando ve que en el documento también se hace referencia a los vehículos de hidrógeno, pero entiende por lo que ha visto que no hay previsto que el ADR 2023 incluya el poder propulsar vehículos ADR con hidrógeno por el momento.

D^a Silvia García dice que ya se está pensando en ello, los trabajos están muy en su inicio, pero no está previsto nada, por el momento. Depende también de desarrollo de los trabajos del grupo de trabajo WP29, que es el que regula los vehículos.

Se le ha olvidado mencionar en su documento informal una cosa que destaca OICA y es que, aunque se incorpore al ADR 2023 lo relativo a este tipo de vehículos no podría aplicarse antes de septiembre de 2023 porque también es cuando entra en vigor las normativas correspondientes del WP29. Se debería de esperar a ese momento para ir lo más coordinados posibles

Una vez terminados los documentos formales se pasa a revisar los documentos informales que todavía no se han visto:

INFO 3

Presentado por OICA. Relativo a las disposiciones que se han aprobado relativas a la protección frente a BLEVE. Recuerda que se ha aprobado un texto específico en el ADR, relativo a la instalación de equipos de extinción de incendios en el motor y a una protección que se debe de poner a las ruedas. De momento, lo que hay aprobado que entrará en vigor en el 2023, es un texto bastante genérico, dejando muy abierto lo que se pueda o no instalar. El WP15 lo que solicito del grupo de trabajo de BLEVE es que se concrete algo más.

OICA hace una especie de recomendaciones o sugerencias para estos trabajos de concreción que se están llevando a cabo en paralelo dentro de un grupo de trabajo de BLEVE. Todavía no hay propuestas definidas, una de las cosas que más le preocupa es el margen temporal, los fabricantes de vehículos son los que tienen que incorporar cualquier modificación que se hagan y necesitan un tiempo y plantean las dificultades que pueden tener y recomendaciones para estos trabajos.

En comentarios en el chat de la reunión se recoge la opinión de D. Jesús Soriano “apoya este documento de OICA y delega su defensa a los criterios de D. Julio Viartola ASFARES. Considerando que es necesario de dar seguridad legal a este tipo de “extintores de motor”.

D. Julio Viartola en principio apoyan la línea general del documento de OICA. Quiere abundar en tres de las partes que habla. Ahora que se quiere concretar un poco los requisitos tienen razón en que hace falta una transitoria larga porque no afecta solo al fabricante de la primera fase del vehículo, también a la segunda o tercera fase que es cuando se incorpora todo lo que se refiere en el ADR.

Si solo afectará al vehículo base sería más sencillo, hace falta una transitoria para que se pueda adaptar a todo el proceso que se hace multifase.

Lo segundo que habla es de neutralidad tecnológica, entiende que lo que quiere decir es que no se especifica solo una solución técnica, que se pidan unos requisitos y que haya una libertad de soluciones para que se puedan incorporar en vehículos grandes, pequeños o dependiendo del uso. Y, por último, hay que pensar que muchos vehículos van a ser transformados después de estar ya fabricados. No solo hoy que pensar en los requisitos para la instalación inicial, sino como se pueden convertir en vehículos ADR vehículos que en principio no lo eran, por ahí van las cosas y están de acuerdo que hay que tener en cuenta estas recomendaciones.

D^a Silvia García reconoce que todo lo que dice OICA le parece muy razonable. Lo que no tiene claro es hasta que punto son capaces de darle una respuesta ahora. Recuerda que el grupo de trabajo que lleva España últimamente está muy activo.

Quiere comentar una serie de puntos, la transitoria larga de momento es de seis años, lo que OICA indica es que para que esa transitoria no se modifique se necesitarían los textos más elaborados del ADR 2025 para que ellos tuvieran 4 años para hacer los cambios. Sospecha que, si el momento en que los requisitos técnicos se especifiquen más, haya una justificación técnica clara de porqué se necesita más tiempo para implementarlo, a priori, parece muy razonable que esta transitoria se amplie. Le parecería razonable y ve que en el grupo BLEVE todo el mundo está por la labor, pero no hay garantías, pero si tienen claro que los fabricantes tienen que plantear esto.

En cuanto al tema de no implementar soluciones técnicas, se está trabajando con algún instituto de ensayos para definir ensayos que se pudieran hacer, de momento, se está con esta línea de trabajo y se verá cómo se puede seguir. Finalmente, lo de la conversación en vehículos ADR las transitorias que hay para el ADR 2023 son que estos requisitos no aplican a vehículos existentes, solo aplicarían a vehículos nuevos. Si alguien decide coger un vehículo no nuevo, pero adaptarlo para el transporte ADR es un problema de cada cual, piensa que es un caso muy minoritario y habría que ver como se puede hacer esa adaptación en su momento. Los requisitos, en general solamente aplican a vehículos los que entran en servicio ADR de manera nueva, pensando en la normalidad de los casos para vehículos nuevos.

D. Julio Viartola está de acuerdo con lo que está diciendo, cree que se está hablando con algún laboratorio sueco, pregunta si hay algún avance en las últimas reuniones o hay que esperar un poco.

D^a Silvia García cree que hay que esperar un poco. El tema está en que el instituto sueco es el que ha desarrollado la normativa de extinción de incendios que hay en Naciones Unidas. Ahora están intentando adoptar estos ensayos para camiones, están en la fase previa no han empezado a hacer todavía ensayos sistemáticos que tienen previstos hacer y desde luego no han empezado a redactar nada. La previsión es que, a lo largo de este año, estos trabajos avancen mucho y luego sería la labor del grupo de trabajo BLEVE y del WP15 ver con cuales de estos trabajos decidimos quedarnos o no.

Piensa que todos son bastantes optimistas con respecto a estos trabajos y la colaboración con este instituto está yendo muy bien, pero no tiene nada que pueda enseñar en ningún texto.

D. Julio Viartola quiere hablar de los vehículos que luego se transforman en ADR, el vehículo estándar que compra no va a llevar extinción automática de incendios de serie, y hay veces que ni siquiera se presenta esta opción, cualquier vehículo puede acabar siendo ADR si alguien lo necesita, cree que lo que se refiere OICA es que hay tener en cuenta aquellos vehículos que acaban siendo ADR, no en origen sino en las sucesivas fases de carrocerías, en un vehículo rígido que no tiene la extinción automática y cuando le pone la cisterna se lo tiene que instalar. Hay que tener en cuenta que el vehículo hay que hacerlo en una fase o en varias fases y cuando se pidan los requisitos, hay una complicación; cuando llega un vehículo ya terminado y lo tocas por dentro empiezas a romper homologaciones del vehículo, se empieza a complicar la legalización de ese vehículo, ese punto de vista no hay que perderlo. No todos los vehículos van a salir de fábrica con extinción hay muchos que se les va a instalar en el proceso de carrozado.

D^a Silvia García cree que con respecto a la extinción de incendios en el motor cree que será relativamente flexible. Personalmente le preocupa más el tema de las ruedas al ir los trabajos un poco menos avanzados y no sabe hasta que punto serán capaces de conseguirlo. Le parece más difícil incorporar elementos que sean neutros de tecnología.

D. Julio Viartola dice que en las ruedas va a ser más complicado porque al final no hay muchas opciones. El tema es que cuando se plantea con los autobuses éstos se diseñan en una sola fase y el diseño es integral y en su diseño incorporan esta parte, es diferente a coger un vehículo comprado comercialmente y convertido en ADR. El multifase en los autobuses, aunque puede hacerse, el problema de la extinción se diseña desde el primer momento porque afecta a los autobuses esa es la única diferencia.

D. Jesús Soriano apoya este documento de OICA y delega su defensa a los criterios de D. Julio Viartola ASFARES. Considerando que es necesario de dar seguridad legal a este tipo de “extintores de motor”.

Hasta ahora son los documentos publicados. En caso de que se publiquen alguno más y se quiera hacer algún comentario se puede enviar a través del correo electrónico

Punto 4.- Otros asuntos

Se comunica que las fechas de celebración de las próximas reuniones son, para el 22 de junio para la Reunión del Libro Naranja y para la siguiente reunión de la Subcomisión conjunta de transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril será a principios del mes de septiembre.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 10:55 horas.

Madrid, 29 de abril de 2022

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.