



ACTA DE LA REUNIÓN DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 7 DE SEPTIEMBRE DE 2022.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta a celebrar del 12 al 16 de septiembre 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 Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

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

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Luis Islán García, de AESF

D. José Luis Chica, del Ministerio del Interior

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

D. Ignacio Álvarez, 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. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS

D. Antonio Jesús Barba García

D^a Nuria Lacaci, de ACE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Enrique Sánchez Mota

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC

D. Antonio Gómez Trujillo

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL

D^a Raquel Prieto Pérez

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Daniel Sebastián Cifuentes

D^a Cristina Díaz Sedano, de ISE-SPAIN

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. David Muñoz Niño, CLH,S.A.

D^a Nuria Cosido Pardo, de SEDIGA

En Madrid a las 10:05 horas del día 7 de septiembre de 2022, 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, del Acta de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta que se va a celebrar del 12 al 16 de septiembre 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 de las Actas de reuniones anteriores

Leída el acta de las reuniones anteriores de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera de 29 de abril de 2022 y 9 de junio de 2022 y la reunión de Transporte de Mercancías Peligrosas de 13 de mayo de 2022, al no haber observaciones, a las mismas quedan aprobadas.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta que se va a celebrar en Ginebra del 12 al 16 de septiembre.

El fin principal de la reunión de hoy es revisar y presentar los documentos que se van a ver en la Reunión Conjunta de transporte de mercancía peligrosas por carretera y ferrocarril que se va a celebrar este mes de septiembre. Se puede decir que esta reunión es un poco particular, desde el punto de vista de Naciones Unidas, porque habitualmente hay un grupo de cisternas que trabaja en paralelo con el grupo que se reúne en el plenario, pero

en esta ocasión, dado que hay relativamente pocos documentos, se ha decidido que el grupo de cisternas tenga lugar directamente en el plenario.

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

ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/21

Presentado por Rusia. Nos dice que, dentro de las indicaciones para calcular la presión de cálculo de una cisterna, no está bien considerado el caso de que la cisterna contenga gases. Específicamente para los dos gases concretos que indica el documento. Como no están bien considerados pues da unos resultados que no son adecuados. Propone varias opciones para resolverlo que son diferentes formas de incluir dentro de la referencia el párrafo equivalente al párrafo para cisternas con líquidos ahora incluirlo para cisternas de gases.

INFO6

Presentado por Holanda. Reconoce el problema y propone una solución alternativa.

A D. Julio Viartola le gusta más la propuesta holandesa, la del documento de Rusia es más compleja de entender. Dentro de la propuesta, imagina que una vez que están en el ADR, van a ser difíciles de entender y es mejor separar los temas.

D^a Silvia García reconoce que las propuestas rusas le han parecido complicadas. La menos complicada le ha parecido la opción 1, que al menos, la encuentran una cierta lógica. Le pide, con respecto a los puntos que se mencionan, si puede indicar de la propuesta holandesa cuales son, según él, los puntos correctos que se deben citar en la propuesta.

D. Julio Viartola están a favor de que se separen, por un lado, el 6.8.2.1.1 y luego se incluya un párrafo más con 6.8.3.1.1. y que lo pongan en dos líneas distintas.

D^a Silvia García piensa que hay algo mal. No es el párrafo 6.8.2.1.1. es el 6.8.3.1.1., tiene que ser el nuevo porque incluye el párrafo 6.8.3.1.1.17- Pregunta si es correcto. D. Julio Viartola responde que si hay que cambiar los "2" por "3".

En principio, D^a Silvia García cree que lo que dice es implícitamente el problema que indican los rusos, vosotros indicáis que está ahí y hay que resolverlo.

D. Julio Viartola opina que en el caso de que se complicase la discusión, la opción 1 sería de todas las propuestas, la más clara de entender.

ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/21

Presentado por la Unión de mantenedores de vagones o tenedores de vagones, (UIC). Indica que la documentación que hay que guardar, con respecto a las inspecciones de las cisternas, hoy en día prácticamente siempre, se incluye de manera electrónica quedan en algún sitio, pero parece ser que no todas las autoridades competentes lo aceptan con el mismo grado de diligencia. Aunque el texto actual, a priori, parece no impedir que esta documentación sea electrónica, a ellos les gustaría incluir una nota que indique que efectivamente esta documentación pudiera ser en forma electrónica.

D^a Nuria Lacaci comenta que ellos como cargadores abogan a que todo lo que puede progresar en formato electrónico se vaya haciendo, y que se vaya penetrando en la digitalización.

ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/27

Presentado por la asociación COSHTA, Asociación general de transportes de mercancías peligrosas de Canadá, aunque también trabajan en Europa.

En la última Reunión Conjunta ya planteo la problemática que suponía el “transporte de última milla” de supermercados y semejantes que hacen un servicio de reparto, donde se pueden incluir algunos artículos con mercancía peligrosa. Con la particularidad que esas mercancías peligrosas ya no estarían envasadas, en ningún caso, de manera correcta porque la mercancía peligrosa puede estar con un envase combinado que se retira, por ejemplo, puede ser un envase que puede incluir 20 cajas de botellas de lejía si se extrae una botella de lejía para llevársela a un consumidor concreto, esa botella de lejía ya no está dentro del envase combinado que debería estar. Piden una exención para el transporte que es el que aparece en la propuesta. Tienen dos opciones diferentes, la primera es incluir un párrafo en el 1.1.3.1 hacer un nuevo párrafo “g” que es el que se indica en el documento. La segunda propuesta sería hacer un acuerdo multilateral para los países que si están de acuerdo en que hace falta una derogación de este tipo.

Esto también se ha discutido en la última Reunión Conjunta, pero lo remitieron al Subcomité de transportes de mercancías peligrosas, que es multimodal hubo una leve discusión esto afecta, esto prácticamente se aplica casi exclusivamente al transporte terrestre. Para el transporte aéreo y marítimo no tiene ningún tipo de implicación.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si esto sería básicamente para vehículo en cantidades limitadas (LQ) porque no se suelen separarse del embalaje original del resto de embalajes homologados y cumple todos los requerimientos, seguiría en la misma operativa únicamente quedaría el tema de documentar o no. Entiende que las características de embalaje, sí que se da con frecuencia que las cajas donde vienen los aerosoles o elementos de este

tipo donde el distribuidor y cliente abren y se llevan en unidades individuales, y eso sí que puede generar problemas para el reparto.

D^a Silvia García indica el tema de los embalajes solo afecta a las LQ, pero el tema del marcado, documentación y otros requerimientos que pudiera haber si afectase a otros tipos de mercancías peligrosas. También hay que considerar que no solo hay repartos a domicilios proveniente de supermercados, también hay muchos repartos domiciliarios de muchos tipos de establecimientos. El texto concreto que proponen es muy general porque lo único que proponen es el transporte de mercancías peligrosas de o en nombre un centro de distribución o un distribuidor hacia un usuario final, esto es una formulación muy general donde cabe mucho.

D. José Antonio Rodríguez opina que es muy laxo, esto lo único que generaría sería problemas de documentación. Pero si hay jerricanes o bidones que cumplen la normativa, tienen que venir de origen marcado, en el caso que sea mercancía peligrosa. Los LQ esos sí que pueden, al eliminar el embalaje originario generan problemas en los supermercados o cadenas de pintura que reparten en droguerías plantean muchos problemas a la hora de hacer los repartos que suelen ser muy variados, tienen que preparar cajas estándar para los LQ, porque si no traerían problemas.

D. Antonio Gómez piensa que en la práctica esto ya se está haciendo y se está incumpliendo la normativa. Es típico que, por ejemplo, nata para las fresas, que es un aerosol, y que va a las grandes superficies, los supermercados, al final, hay repartidores porque un particular no pide una caja de aerosoles de nata para las fresas te pide el aerosol y se está transportando así, ahora mismo con la normativa es ilegal, pero en la práctica se está haciendo así y no se está cumpliendo el capítulo 3.4. Ya no va el embalaje combinado va el envase interior con el producto suelto, esto es ilegal. Le parece oportuno que se incluya en el 1.1.3, es su punto de vista.

D. Jesús Soriano cree que la propuesta hace referencia a la fase de pandemia donde se llevaron a cabo varias exenciones de transporte y con esta experiencia ahora se intenta proyectar una fórmula más flexible. Ve que esto se debería de incluir en un apartado de exención total. Las industrias que producen todos estos productos deberían de tener conocimiento de la manera correcta de transportar sus productos. Piensa que en la legislación tiene que estar presente cual es la situación actual.

Aquí ve que no le parece buena idea implementar una exención total en un grupo de apartados de exención total, haciendo referencia a aspectos que cree que ya están en ADR, se refiere las categóricas de transporte. En la propuesta dice son para envíos iguales para 150 kg y entre paréntesis que no excedan del 537 kg o litros. Cree que si ya se tienen las categorías de transporte habrá que trabajar en ellas, en lugar de implementar un nuevo sistema. Es lo que puede aportar desde el tipo de vista de la industria.

D. Enrique Sánchez está de acuerdo con D. Jesús Soriano y añade que esto podría generar una documentación y originaria un problema al tener que

ser una copia de la carta de porte o alguna cosa similar. Pero si aplicar las condiciones de la categoría de transporte. En esas condiciones no es necesario que el conductor tenga el carné de mercancías peligrosas etc. y eliminar, en esos casos, la carta de porte en la distribución al usuario final.

D. Arturo García dice que convendría ver que repercusión tiene esto a nivel del transporte ferroviario, donde como haya pequeñas cantidades no hay una exención parcial, hay que declarar la mercancía peligrosa y tiene que ir etiquetada. Convendría tener muy claro todo esto en el transporte ferroviario. Hay cantidades limitadas y no hay exención parcial, si se van a poner otras cantidades, la distribución parece que el transporte ferroviario no es el adecuado para hacer distribución, el ferroviario no se vería afectado por esto.

D. Jesús Soriano quiere puntualizar lo anterior, la propuesta que hace es delimitar la exención de otros medios de transporte, el campo de juego o el área tiene que ser las categorías de transporte y lo que pide COSTHA es necesario, pero se tiene que hacer en un capítulo que ya este hecho y es el de las categorías de transporte.

D. Arturo García no ve aplicación al transporte de ferrocarril de esta circunstancia, lo que realmente se transporta en ferrocarril que si hay transporte a supermercados en contenedor es todo el producto con el sobreembalaje, hasta donde él sabe.

Cree que el ferrocarril no es el medio adecuado para hacer este tipo de distribución.

D. José Antonio Rodríguez entiende que todo esto es la fase final de entrega al usuario final ya sea industrial o de personal. Esto son lo que ya se ha dicho anteriormente, un tema de LQ y documentación. Por un lado, sería permitir los envíos en LQ, en embalaje combinado y por otro que no sea necesario la carta de porte. También está de acuerdo con lo que se ha comentado.

D. Antonio Gómez dice que ya se sabe que 1.1.3.6. está ahí y el 3.4. también cree que esto es cuando no se puede cumplir ninguno de los dos. Cuando se desconsolida el paquete para el usuario final. Otra cosa es que se le ponga límites que pueden estar relacionados con la categoría de transporte del 1.1.3.6, pero cree que la propuesta es para cuando el envase interior, si acaso, llevará los pictogramas del CLP ya no habrá tanta de ADR. Entiende que va por ahí.

D. Jesús Soriano piensa que, leyendo la primera línea de la propuesta, habla del transporte de mercancía peligrosas por/o en nombre de una central de distribución, es decir, esto es un transportista profesional. Cuando habla de esta propuesta está pensando en un transportista profesional porque luego dice por/o un retail a un consumidor final.

A D^a Silvia García lo que le preocupa un poco que tanto el título del documento como el discurso y las explicaciones que van haciendo pensar sobre todo en la distribución de paquetes desde supermercados, pero el texto tal y como está escrito es tan general que incluiría, no solamente el reparto del supermercado, también prácticamente cualquier tipo de reparto de cualquier cadena tipo AMAZON, Aliexpress, se podría acoger a esto directamente. Aliexpress podría mandar un paquete desde China se envía a un centro de distribución y va hacia el usuario final y podría acogerse a esta exención, para enviar 7.500 paquetes juntos, todos ellos acogidos a esta exención porque cada uno de ellos cumple exención, no aplican ni el ADR ni el RID ni nada. Piensa que hay que ser un poco cautos, y no confundir nuestras buenas intenciones de facilitar unos transportes concretos, con lo que luego está escrito en el texto, que al final, es lo único que vale. Personalmente este texto le incomoda porque lo ve muy abierto.

INFO 16

Presentado por la Asociación Europea de Aerosoles y que está relacionado con este documento. Habla de la necesidad de la distribución desde puntos de distribución a puntos de venta, ya no habla de usuario final, habla desde el punto de distribución a uno de venta. Lo que significa que un fabricante de lejía, por ejemplo, que puede llevar toda la lejía sin embalaje combinado a los puntos de venta y en cada uno dejar las botellas de lejía que corresponda, pero se podía acoger a esto para llevar una furgoneta llena de lejía que ya no cumpliera ni el embalaje ni la documentación, ni el marcado. Este documento básicamente propone un grupo de trabajo que se base también en alguna exención que ya existe en Canadá, Reino Unido y Estados Unidos, que cree que hay que ser muy cautos con la apertura que se haga, esto puede ser que el ADR se aplique en casos muy concretos para cargas muy masivas. Reconoce que le preocupa un poco.

D. José Antonio Rodríguez cree que esto hay que circunscribirlo a la fase final, entrega a particular o industrial y a un ámbito determinado de reparto, en la última fase no posibilitando el distribuidor de zona es el que puede atender al cliente llevándole esa unidad disgregada del paquete inicial. De esa manera se evitaría, lo que se ha comentado, que una empresa pueda cantidad absorba a ese último distribuidor que lleva al cliente final nunca puede ser de un fabricante a un distribuidor.

D. Enrique Sánchez está de acuerdo. Del texto se dimana que se va a poder acoger una serie de centros de distribución a otros tipos de transporte, si se aplica a los supermercados, a los centros de venta al por menor de las zonas en producto domésticos le parece bien, pero es distinto si se va a llevar al tema industrial, ahí ve el problema.

ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/28

Presentado por COSTHA. Primero se presentó como un informal en la reunión anterior. Al ser un informal que se presentó muy tarde, cree que no dio tiempo a estudiarlo en la anterior subcomisión. Luego se presentó como

documento formal en la reunión del Subcomité de transportes de mercancías peligrosas, del Libro Naranja y ahora es un Documento formal 28, habla de los sobreembalajes, en el caso de la distribución a usuarios finales.

La definición de sobreembalaje del RID y ADR varía de la definición del Libro Naranja que es un concepto más limitado, al decir que es un único expedidor el que lo tiene. Mientras que en la definición que se introdujo en el RID/ADR el expedidor único se eliminó del texto, precisamente porque se le veía como una vía de facilitar que se marcaran las etiquetas o marcas necesarias en el transporte de mercancías peligrosas, si no se ven una vez cubierto por el sobreembalaje, que sí se marcaran en el exterior sobre el embalaje para reconocer con facilidad que es un transporte de mercancía peligrosa. Los autores de este documento entienden que los elementos utilizados en la distribución domiciliaria de mercancías peligrosas se pueden considerar sobreembalajes, según ellos lo son, y lo que quieren es evitar hacer el marcado en el exterior de los sobreembalajes en el momento de la distribución final.

Presentan varias opciones. La primera es igualar la definición de los distintos textos sobreembalaje con la del Libro Naranja. Una consecuencia de esto sería que parte de lo que hoy en día consideramos sobreembalaje lo dejarían de ser y ya no existiría la necesidad de marcar el exterior, como esto es algo que, si se ha considerado importante, en su momento, en vez de hacerlo a través de la definición de sobreembalaje habría que encontrar otra manera de introducir esto en el RID y ADR para que la obligación de que se vean las marcas de etiquetas en el exterior no quede anulada. A esta opción número 1 le falta algo, requeriría enmiendas complementarias en el RID y ADR que no están propuestas aquí y habría que pensar un poco con cautela.

Las opciones 2 y 3 es la misma opción, es enmendar el texto para cantidades limitadas y exceptuadas para indicar que para transporte interior es el transportista quien prepara el sobreembalaje. El marcado no es necesario incluirlo si solamente tiene XX paquetes de mercancías peligrosas en su interior. Está claro que XX es algo a discutir todavía. Esto se complementa no solamente en cantidad limitada, también se complementa con una excepción para el transporte de baterías. Serían cantidades limitadas, cantidades exceptuadas y baterías.

D. Jesús Soriano no entiende la propuesta en el sentido de que si hay una desarmonización lo que hay que hacer es armonizar. Cree que si hay que hacer algo habrá que hacerlo en el Libro Naranja. Toda esta propuesta para modificar en el ADR y RID y poner el número de envases mínimo no procede, piensa que habría que introducirlo en el Libro Naranja.

Dª Silvia García indica que ya se ha discutido en el Libro Naranja y realmente para el transporte marítimo y aéreo los sobreembalajes no tiene mucha transcendencia, al no verse porque en el transporte aéreo va metido dentro de ULD. Los ULD están hechos a medida de la parte inferior de los aviones, son los contenedores específicos del tamaño del avión, ahí se van

metiendo las mercancías y los sobreembalajes. Lo que se marca es el ULD el sobreembalaje da igual el marcado o no porque no se va a ver.

En el transporte marítimo, pasa un poco lo mismo, no se va a llevar un sobreembalaje, se va a llevar un contenedor que tenga dentro muchos sobreembales. El hecho de que se marquen los embalajes para el transporte marítimo y aéreo no tiene ningún efecto, tiene lógica cuando se indica en la definición de sobreembalaje de RID y ADR, pero no va a ocurrir, es poco probable.

D. José Antonio Rodríguez reitera no ve que tenga mucho recorrido, no acaba de entender la propuesta ni la operatividad. En aéreo también se marcan los sobreembalajes y con un montón de información, además.

D^a Silvia García argumenta que los sobreembalajes probablemente van marcados porque previamente, casi seguro, que han tenido que ir por carretera.

D. Enrique Sánchez comenta que la propuesta anterior la ve un poco lógica, pero esta no la ve. El sobreembalaje es para una mejor manipulación y estiba dentro de los vehículos, no le parece bien que se quiera eliminar las disposiciones de información hacia exterior.

ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/29

Presentado por el Reino Unido. Es un documento muy específico sobre medidores de nivel que se pueden utilizar. En el grupo de cisternas han tenido ciertas dudas sobre si lo que se quería con el texto existente era prohibir el uso de los elementos transparentes o frágiles. Ahora se propone un texto indicando que lo que no se quiere son elementos transparentes.

Reconoce que no tiene mucho conocimiento sobre los medidores de nivel pues no encuentra mucha lógica a esta propuesta, pero, sin embargo, parece que este es un acuerdo al que se ha llegado en discusiones informales en el grupo de cisternas.

Según D. Julio Viartola parece que todo lleva a que se retiren los medidores de nivel transparentes en el 6.8. Lo que están preocupados es en el comentario del punto 15, los expertos hablan de que si fueran necesarios en las cisternas de residuos que operan al vacío. Ha hablado con los fabricantes y han dicho que lo que les interesa es que no se retiren en el 6.10. Por lo que ha visto de la propuesta solo se modifica el 6.8. y hay una llamada en el 6.10, que es complejo, donde dice que hay cumplir íntegramente el 6.8., salvo cosas que se especifiquen añadidas en el 6.10, y en este punto se permitirían limitadores de nivel transparentes. Esta un poco enrevesado siempre que se mantenga esa situación no les preocupa que en 6.8 se retiren para el resto de las cisternas.

D^a Silvia García le pide si podía decir donde está la llamada del 6.10 y cual es el párrafo de 6.10. que si permite el uso de medidores transparentes.

D. Julio Viartola indica que en el 6.10.1.2.1 habla de los residuos al vacío deberán cumplir con todas las disposiciones del capítulo 6.8., excepto cuando figuren disposiciones especiales distintas dentro del presente capítulo.6.10. Dentro de 6.10, está el 6.10.3.8 donde dice que las cisternas estarán provistas de equipos suplementarios que los detalla y en la llamada f habla de que estará equipada con un indicador de nivel que pueda ser de vidrio u otro material transparente adecuado, a condición de 6.10.1.2.1.

Según lo dicho para D^a Silvia García en el 6.8 y 6.10 se dice exactamente lo contrario.

D. Julio Viartola está de acuerdo, y añade que además en el 6.10 dice que se cumpla con la 6.8. si todo esto se tiene en cuenta en la discusión y queda claro, entiende que del 6.10 no se va a cambiar nada, solo del 6.8., realmente para los residuos al vacío no les afecta.

D. Silvia García concluye diciendo que, en principio no debería afectar, el problema es que dentro de unos años se olvide todo esto y alguien diga que en el 6.10 y en el 6.8 dicen cosas diferentes y que se debería de armoniza y se liaría.

INFO 4

Presentado por Alemania. Es un grupo de trabajo informal sobre la formación a distancia de los conductores.

Ha comenzado su trabajo, hay distintas presentaciones que se han hecho y que se incluyen en el INFO4, están ahí para nuestra referencia y estudio. Ahora lo que se pretende ver es para que tipos de formación la inicial o la recurrente se podría aceptar, según las distintas autoridades competentes, que tipo de formación a distancia. Esto es un grupo informal y están trabajando en ello. España está siguiendo esto a través de la Dirección General de Tráfico.

D. Antonio Gómez dice que aquí con el tema de la educación a distancia y la como la Dirección General de Tráfico es quién la está siguiendo. Se imagina que, independientemente de lo que se decida en el 8.2., pondrá “que la autoridad competente podrá “, es decir que, se está a lo que diga la DGT después. Actualmente se permite que una autoridad competente de una parte contratante pueda autorizar cursos para conductores de una determinada materia o de un número ONU, pero aquí la DGT dice el básico y luego clase 7, clase 1 y cisternas. En otros países, le consta, que se está haciendo, pero aquí se hará lo que diga la DGT.

D^a Silvia García dice que tal y como está, en este momento, depende de la autoridad competente de cada país. Lo que se quiere evitar es que haya autoridades competentes que permitan cosas que generen conductores que otros países puedan considerar que tienen una formación no adecuada para ser transportistas de mercancías peligrosas. Si hay cosas que no aceptar nadie o que la mayoría de los países no puedan aceptar como suficientemente

formado para un conductor, y no haya ninguna autoridad competente que se pueda saltar eso. Obviamente una formación presencial, desde el punto de vista de la formación, tiene ventajas, desde el punto de vista de compatibilidad con el resto de tu vida profesional o personal tiene desventajas.

Piensa que este grupo de trabajo puede ayudar a clarificar esto. Habrá que esperar a ver si una vez que este grupo de trabajo termine si la DGT modifica o no sus indicaciones.

D. Antonio Gómez pregunta si se sabe o no el criterio o la posición que ha adoptado la DGT.

D^a Silvia García contesta que, de momento, la posición de la DGT es un claro rechazo. En el documento hay una tabla que se pretende rellenar y en la última cuadrícula hay una categoría, donde la formación se puede recibir desde casa y viendo una de las presentaciones, cuando venga bien sin ningún tipo de interlocución, con ningún un profesor, esto es claramente rechazado por la DGT.

INFO 5

Es un documento con una transcendencia grande, pero un poco difícil de comprender. Habla de la regulación eFTI, que todavía no está en vigor, que están trabajando en ello. Hay unas directrices de la Unión Europea de empezar a utilizar documentación electrónica, en principio, todos estamos de acuerdo en eso, pero está generando a través del grupo de trabajo de eFTI una regulación que aplicaría al transporte en general, que incluye el transporte de mercancías peligrosas.

Alemania y Francia, han ido siguiendo este grupo de trabajo, indica que hay algunos puntos que requieren la documentación del RID/ADR que no está del todo recogido en los actuales planes de lo que sería el futuro documento de transporte general obligatorio. Esto podría causar unos problemas muy importantes porque el eFTI sería de obligado cumplimiento al igual que el RID y ADR. Esto es un documento en el que se solicita remitir a este grupo de trabajo en nombre de Naciones Unidas, un escrito indicándole que se tengan en cuenta una serie de cosas. Piensan que todos están de acuerdo que es un lío que hay que aclarar y que el día que el eFTI sea de obligado cumplimiento deberá ser compatible con el RID y ADR porque en caso contrario se van a tener problemas.

D. Jesús Soriano indica que desde su asociación y desde CEFIC se está siguiendo este asunto muy de cerca, se está viendo en los subcomités. Es un tema muy complejo y les irán informando porque todavía queda mucho por hacer. Les quedan por hacer los actos delegados para montar la estructura de requisitos informáticos.

D^a Silvia García confirma lo dicho por D. Jesús Soriano, sobre todo esto definitivamente porque es un tema que abarca todos los transportes tienen muchos grupos y subgrupos de trabajo de mercancías peligrosas. No tiene

claro cuál es más importante estar ni cual es más importante seguir, es un tema muy complejo de instrumentar.

Hay que dar gracias que Francia y Alemania tienen ahí a sus expertos en mercancías peligrosas para seguir este tema con más atención.

D^a Nuria Lacaci informa que el uso de la información electrónica es obligatorio en agosto de 2025 según la Directiva eFTI.

Esta fecha límite es únicamente en las comunicaciones que se hagan con la administración, es decir, en estos momentos lo que se tienen que adoptar es la administración, no obliga al resto de los agentes de la cadena del transporte privado, únicamente a las comunicaciones con las administraciones. Luego, si que esta previsto que esto se extienda finalmente, pero en unos plazos mucho más largos.

Tiene que estar en línea todo, al ser una directiva que aplica a todos los transportes, incluido las mercancías peligrosas, pero que, si se está haciendo, desde luego, está de acuerdo en que hay que participar y manifestar las necesidades y es necesaria una unificación.

D. Arturo García comenta que en el apartado 5.4.0. que afecta al capítulo 5.4. de la documentación, se supone que afecta también a las instrucciones escritas, por ejemplo. En el transporte por ferrocarril ya se está utilizando desde hace tiempo la documentación electrónica. Su duda es que se extienda, además de la carta de porte a otra documentación que tienen en el ADR y en el RID, como puede ser, por ejemplo, los documentos que pide el CSN, documentos adicionales a la carta de porte y las propias instrucciones escritas que se supone podrían ir en digital como podría ser el certificado ADR, el dossier de las cisternas. En carretera ya se están viendo los vehículos cisterna con el código QR y parece que si la autoridad de industria, lo tiene y permite así, lo tiene previsto con código QR. Parece que se abre a mucha más documentación que la que estamos acostumbrados, hasta el momento. No sabe si convendría, por parte de la autoridad competente de transporte de carretera, también que se permita el digital para todos estos documentos, parece que eso es lo que está tratando hacer, trabajar toda la documentación en digital.

D^a Silvia García cree que es mejor separar estos temas. El eFTI se limita a la documentación general de transporte, piensa que se debe de incluir la carta de porte. Otras documentaciones que son exclusivas de RID/ADR y que no están afectados por esta Directiva, sin duda antes o después se tenderá, cada vez más, a poder utilizar un formato electrónico. Cree que esto está en manos de la Reunión Conjunta, el WP15 y Comité del RID decidir cuándo y cómo se puede hacer. Aquí la problemática es que este documento nos va a impuesto, desde fuera, ni en plazos ni en forma está en manos de RID y ADR definir como van a ser exactamente. Los otros documentos que ha comentado cree que si están en manos de los grupos de trabajo de RID y ADR, el antes y después el permitir su uso electrónico y eso será a propuesta de alguien propondrá alguien y se hará o no según se decida.

D. Jesús Soriano en su anterior intervención, se le ha olvidado decir que por parte de FEIQUE apoyan todo lo que el Comité Conjunto vaya a poder aportar a los grupos de trabajo, le parece fundamental esos grupos de trabajo están siguiendo su camino hacia adelante, lo mismo les dan un documento de transporte de una mercancía o una mercancía peligrosa.

Lógicamente Alemania, Italia, Francia tendrán su interés, el resto de la de países de la Reunión conjunta tendrán los suyos. En España hay que recordar que hay un proyecto de ley de movilidad, es el buque insignia de esta casa, que tiene en su borrador la obligación de que, en un plazo de tiempo, desde que se promulgue, que sea obligatoria la documentación digital de transporte. Desde FEIQUE han dicho que no les parece bien, les parece precipitado y que tienen que digerir entre otras cosas, como afecta eso a las mercancías peligrosas. Es algo que suele decir, todo el tema de accidentes y documentación a rescatar si hay un accidente de mercancías peligrosas, le preocupa mucho. Los alemanes tenían un sistema piloto donde había una placa que indicaba que ese camión tenía mercancías peligrosas con documentación en formato electrónico.

Piensa que todo lo que se pueda proponer para que en la documentación electrónica de transporte tenga en cuenta las mercancías peligrosas, teniendo en cuenta que en el tema de emergencias hay algo ahí que no está resuelto.

D^a Silvia García va a seguir con el paréntesis que ha abierto D. Jesús Soriano. Es verdad que Alemania y Francia tienen unos intereses particulares que no tienen por qué corresponderse con el del resto de los países, entre otros con los de España. Efectivamente Alemania, Francia e Italia tienen un piloto, ya funcionando, de la normativa de documentación electrónica, que como bien dice D. Jesús Soriano tienen que ir marcando los camiones, pero también ya tienen montado las autoridades competentes los sistemas informáticos y los transportistas también etc., para ellos cambiar de sistema les sentaría mal. A nosotros esto nos afecta bastante menos, entonces dentro de lo que ellos proponen incluir hay una referencia a unas guías preparadas por la Reunión Conjunta pero que se están aplicando de momento, en Francia y Alemania. Para ellos, lógicamente, es más importante que para nosotros. Estas guías, antes mencionadas, es verdad que se han preparado y cuando se han aprobado les parecía razonable a todos, pero lógicamente para nosotros ese punto no es tan importante. Para nosotros lo importante es tienen que contener todos los datos de dependencia de todo el modo de transporte de la regulación RID/ADR. Esto es lo más importante.

INFO 7

Es un documento del Reino Unido, propone ampliar la exención que hay en el 1.8.3.2. de cuando tienes o no debes tener consejero de seguridad, también para el caso del expedidor. Cuando se incluyó el expedidor dentro de los que necesitaban tener consejero de seguridad pues se olvidó meterlo esta excepción que hay en 1.8.3.2.b para ADR y "c" para el RID.

D. Jesús Soriano esto que presenta Reino Unido debe tener su refrendo en la legislación nacional, no es una provisión de ejecución inmediata.

Para D^a Silvia García no deja de tener cierta lógica.

INFO 8

Presentado por ERA. Están trabajando sobre los informes de accidentes y concretamente están intentando equilibrar la normativa RID con la normativa europea de transportes de ferrocarriles que les aplica. Incluyen una comparativa de las dos normativas aplicables y una propuesta que se encuentra en el documento, que modificaría el 1.8.5 específicamente para ferrocarril. Hay un grupo de trabajo que, en general, está analizando la necesidad de ampliar el 1.8.5. para todos los modos de transporte, la ERA ha seguido trabajando en esto, particularmente para el ferrocarril. La realidad es que el grupo de transporte esta un poco parado, de momento. Se espera que con esto adquiera un nuevo impulso y al menos, desde el punto de vista del ferrocarril ya hay una propuesta clara.

Esta bastante claro que parte del informe de accidentes de 1.8.5. tienen que ser igual para todo el modo de transporte, pero otra parte tiene que ser diferente porque cada modo de transporte tiene sus particularidades.

D^a Nuria Lacaci dice que, aunque está relacionado con esto, pero claramente no tiene mucho que ver. Se quiere referir al tema de accidentalidad en el transporte de mercancías peligrosas, estuvieron repasando el último informe de accidentes que presentaron en la Subcomisión, no solo de mercancías peligrosas en todos los ámbitos de transportes de mercancías, la mayor incidencia en la accidentalidad está relacionada con la distracción. Si que querían proponer, saber un poco que medidas se están tomando, más allá de las que pueden tomar los fabricantes de vehículo, en relación con los sistemas cada vez mejores y evitarlos. También si el Ministerio tiene previsto alguna campaña de vigilancia y reducción de distracciones. Propondrían una campaña con características necesarias para poner de relevancia y dar difusión para la concienciación de esta problemática.

D^a Silvia García no lo sabe, lo desconoce. A priori a las competencias correspondientes son de la Dirección General de Tráfico. Recuerda que el año pasado implementó la campaña específicamente enfocada en el control de estupefacientes, drogas y alcohol en conductores profesionales, aquí quiere recordar estadística de accidentes que ha presentado este año D^a Isabel Freire. Sigue habiendo un cierto porcentaje de accidentes, que además suelen ser mortales, en los cuales el conductor profesional ha ingerido drogas que le parece muy poco profesional. Esta problemática de las distracciones es general y cree que la Dirección General de Tráfico hace bastantes campañas muy diversas, pero cree que hacen también alguna con respecto a este punto.

D^a Nuria Lacaci dice que se podría enfocar hacia la mercancía peligrosa porque tiene una transcendencia.

D^a Silvia García piensa que no es un problema específico de las mercancías peligrosas, es un problema general.

D^a Nuria Lacaci está de acuerdo, pero las consecuencias pueden ser superiores a cualquier tipo de vehículo. Es verdad que con una campaña general ya queda cubierto. A ver si entre todos se puede hacer algo.

INFO11

Presentado por la Asociación de gases licuados europeos. Llama la atención que, en el RID, ADR y el Libro Naranja, en general, se utiliza una definición de GLP muy tradicional que ya no responde a lo que es el GLP en realidad, porque en la definición viene ligado al petróleo. Hoy en día el GLP que se utiliza está extraído parcialmente del gas natural o que puede tener componente de propano, butano, de fuente renovables o recicladas o de cualquier otra fuente y también puede tener alguna otra sustancia como el DNE. Simplemente nos informan que han remitido un documento al respecto para cambiar esta definición a la reunión del Libro Naranja, que se discutirá en diciembre y advierte esto porque va a tener muchas consecuencias específicamente para el RID y ADR, porque la P200 tiene muchas cosas que son específicas de RID y ADR, que no vienen en el Libro Naranja. Simplemente nos advierte que, si esto se aprueba, se debería considerar en el Libro Naranja que supondría un trabajo para el futuro.

D. Jesús Soriano están a favor de esta propuesta, pone en realidad la situación actual de los denominados eco combustibles, la línea de trabajo absolutamente es positiva, como también es la política que sobre este tema tiene la Unión Europea. También está de acuerdo en que va a suponer una gran carga de trabajo.

INFO 17

Presentado por Francia. Se medita para el caso de que el destinatario sea un particular o un pequeño negocio que, en principio, no tenga nada que ver con la mercancía peligrosa, salvo su destinatario que si debería tener las formaciones correspondientes al capítulo 1.3.de mercancías peligrosas, y si se considera que según la normativa actual si deberían tener esta formación si sería interesante poner una exención con respecto a esto.

A D. Antonio Gómez no le parece que el destinatario debe tener formación, aunque cuando más se tenga mejor, pero cree que si ya el 1.1.3.1a, en donde un particular puede ser expedidor, embalador, transportista y destinatario, está exento absolutamente de todo, incluida la formación, no parece razonable que en ese otro supuesto deba tenerla.

Para D. Javier Sáez el tema de la formación es delicado, no es lo mismo un particular que una empresa que tiene trabajadores, con derecho a la formación. Está pensando con una mercancía que viene con LQ con una etiqueta con un rombo, si el trabajador no sabe que significa eso, no sabe que

dentro puede haber una mercancía peligrosa. No tener ninguna formación se le hace un poco duro.

D. Enrique Sánchez piensa que, si el destinatario que sea un particular no debe tener formación, si es necesario cuando se fabrica, se embala o se distribuye.

D. José Antonio Rodríguez está en la línea de las anteriores intervenciones. Entiende que la formación a particulares es inviable. Todo lo que venga vinculado a una empresa deberá tener formación en función del tipo de productos recibidos, de cantidades, no solo desde el punto de vista de riesgos también desde el punto de vista de mercancías peligrosas. Así se dice en el ADR, que se debe tener formación según sus responsabilidades, no tener ningún conocimiento le parece peligroso.

D. Jesús Soriano indica que en la propuesta habla de pequeños negocios cree que si se aplica la Ley de riesgos laborales hay obligación de formar a los empleados. Si el prevencionista de esa empresa tendrá que valorar si la exposición a mercancías peligrosas es o no relevante. Eso de riesgo laborales la responsabilidad la tiene un prevencionista del empleador.

D^a Cristina Díez dice que en base al documento ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/28 y a este Informal, cree también, a parte de la valoración si aplicarlo o no, debería ir al detalle de su redacción, porque lo de pequeñas empresas habría que matizarlo. Hay pequeñas empresas que pueden recibir grandes materias con un riesgo que a lo mejor si que precisan una formación específica de riesgos a la descarga establecidos o un descargador, aunque no precise consejero de seguridad. Cree que tanto los documentos ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/28 y ECE/TRANS/WP.15/AC1/2022/29 que es importante COSHTA cree que es muy importante acotar exactamente la definición de los que van a ir acogidos a esas excepciones, y no dejarlo muy ambiguo, porque sino siempre va a intentar una empresa o un particular, que no entre dentro del perfil que está buscando, el entrar acogerse a esa excepción.

Una vez terminado de revisar los documentos formales e informales presentados para esta reunión y recogidos los comentarios emitidos por los asistentes. D^a Silvia García recuerda que todavía se puede presentar algún otro informal y que, si alguien desea hacer algún comentario, nos lo puede hacer llegar a través del correo electrónico.

Punto 4.- Otros asuntos

D^a Silvia García informa que de momento no hay fijada para la próxima reunión, cuando las tenga ya se les notificaran.

D. Jesús Soriano informa que CEFIC va a presentar un documento, relativo a una fecha tope que se cumple para empezar a utilizar unos números ONU de la serie tres mil, relativos a aparatos, equipos que contienen mercancía peligrosa que es imposible segregar del equipo o aparato. El

próximo día 1 de enero, habría una serie de excepciones para este tipo de mercancías y en esa fecha será obligatorio que estos aparatos, equipos, instalaciones, que contienen mercancías peligrosas tengan ya asignados los números ONU de esta serie que van del 3537 a 3548. Tenemos poco tiempo, se tendría que haber hecho antes habría que haber actuado antes.

Hay mucha dificultad en determinadas operaciones de mantenimiento de las plantas, de almacenes para transportar estos equipos bajo estos números ONU, y prescripciones del ADR, se ha acordado instalarlo. Como solución alternativa están los acuerdos multilaterales y la reforma de estas prescripciones de cada entrada de los ONU's que van desde el 3537 al 3548 se podrán su ubicación en internet en la página de CEFIC y se pide que se examinen, porque la fecha de cumplimiento estas próxima y antes se va a intentar ver un arreglo.

D^a Silvia García cree que CEFIC debería acostumbrarse a no mandar los documentos en fechas tan próximas a la reunión, porque están informando de algo que tiene una transcendencia relativamente grande, pero que no son capaces de evaluar, ni de discutir, ni de ver en esta Subcomisión. Está hablando de que va a entrar en vigor en enero, con lo cual está sería la última reunión que se podría aprobar algo que fuera de aplicación. Cuando se publique lo leerán y estudiarán, pero si se hubiera publicado antes se hubiera leído ya.

Los documentos informales que se publican en los últimos días anteriores a la reunión, cualquier país tiene derecho a rechazarlo únicamente por la fecha de publicación y decir que no ha tenido tiempo de estudiarlo en profundidad y no puede tomar una decisión en esa reunión, esto no necesariamente lo tiene que decidir España, pero si cualquiera de los países que intervienen en esta reunión.

Seguirán los documentos que se vayan publicando hasta el último día y durante la reunión. Cuando lo lean lo mismo intervienen.

D. José Antonio Rodríguez se quiere referir al RD 3/2022, pregunta si desde la Comisión de mercancías peligrosas se ha hecho alguna consulta relativa a que se interpreta o que incluye esa norma cuando hace referencia a vehículos-cisternas, relativo a la intervención de los conductores. Sólo aplica a vehículos-cisterna o se amplía el concepto de distintas cisternas según el ADR o como se debe aplicar en lo referente a las mercancías peligrosas, el texto que pone es vehículo-cisterna en ADR es uno de los tipos de cisternas.

D^a Isabel Freire contesta que su consulta ha llegado a través del portal de atención al ciudadano, y se la han derivado a ella, recuerda que esta norma se redactó en unas circunstancias de premura muy concretas, no participó en su elaboración y tuvo conocimiento de esta, como muchos, cuando ya estaba publicada. Los servicios de normativa van a contestar a esta cuestión, que son los que han participado en la elaboración de la norma, y ellos van a hacer la interpretación de esta. La consulta está derivada al servicio de normativa.

D. José Antonio Rodríguez dice que no iba dirigida a su Dirección General, iba dirigida a quien la dictó y era si como departamento habríais tenido la inquietud de saber a quién se refería este texto o ese concepto.

D^a Isabel Freire están pendientes de la consulta y de saber cómo se pronuncia normativa.

D. Juan Antonio Balbín su intervención está con el mismo tema y que en otra reunión anterior ya se interesó por el mismo tema. Si por parte de los organismos que han redactado esa norma dan respuesta pediría que se nos traslade a través de la Subcomisión a todos los participantes para que todos tengamos conocimiento de la decisión tomada por la Dirección General al respecto.

D^a Silvia García toma nota y da las gracias a todos por su participación

D. Jesús Soriano se quiere referir a un Decreto Ley 3/2022 y el Decreto ley 14/2022 que está recogiendo un número muy notable de dudas y de interpretaciones. La nuestra, la de vehículo cisterna, la del conductor, la de la carga y descarga una más de la que tienen el ministerio. Cree que el ministerio va a poner en marcha un mecanismo para que estas dudas queden lo mejor posible en cuanto sean respondidas las dudas por quien corresponda. Lo que se ha comentado es que cuando hay una denominación en una normativa que no se concreta la interpretación que se hace es ampliar, generalista, no la restrictiva.

D^a Silvia García indica que todos tenemos claro cuál es la problemática, el texto y sus carencias. Este texto se ha escrito a unos niveles que están fuera de nuestro alcance, en cuanto que haya una interpretación y una propuesta de modificación se informará.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 12:10 horas.

Madrid, 7 de septiembre 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.