



ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 11 DE SEPTIEMBRE DE 2019.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta WP-15-RID, a celebrar en Ginebra del 17-27 de septiembre de 2019.

Asisten:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Fomento.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF.

D. Enrique Espiago del Tiempo, de AESF.

D. Jaime Fraile Torrecilla, de AESF.

D. Maximiano Mogollón Moreno, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D. Francisco Javier Segovia Balado, de AESF.

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

D. Javier Andaluz Martín, de FNMT.

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



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

D. Fernando Sánchez Gutiérrez, de la Junta de Castilla La Mancha.

D. Carlos Omaña, de FAPROVE.

D^a Victoria Parra Espinosa, de ADIF.

D^a Verónica Unturbe Fernández, de ADIF.

D. Salvador Rodríguez Pérez, de RENFE.

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE.

D. Antonio Sánchez Martín, de CAPTRAINS.

D. Juan Antonio Balbín Valentí, de FEDECOS.

D. Antonio Barba García, de DGM ESPAÑA, S:L:

D. Ismael Carrón, de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM CISTERNAS.

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS .

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

D. Juan Munera Carretero, de CC.OO.

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

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONSEJEROS DE SEGURIDAD INTERNOS E INTERNOS.

D. David Muñoz Niño, de CLH,S.A.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.



D. José Blas Valero, de CNAE.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

En Madrid a las 10:05 horas del día 11 de septiembre de 2019, en la sala de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de las Subcomisiones de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de las propuestas que se van a presentar en la próxima Reunión Conjunta WP-15 que se va a celebrar en Ginebra del 17 al 27 de septiembre de 2019.
- 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 Actas de las reuniones anteriores

Leída las actas de las reuniones anteriores de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebradas los días 9 de mayo de 2019 y 15 de marzo de 2019 y, al no haber objeciones a la misma, quedan aprobadas las citadas Actas.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta WP-15, a celebrar en Ginebra, del 17-27 de Septiembre de 2019.

D^a Silvia Garcia, comenta que este punto trata de las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión internacional que se celebrará, en la fecha ya mencionada. De los documentos presentados se hicieron comentarios de los siguientes:



Recuerda que una vez cada bienio se celebra una reunión más larga, que es esta, porque se trabajan y se incorporan al RID y ADR todo lo que procede de la reunión del Libro Naranja. Se ha publicado en papel la edición 21 del Libro Naranja en inglés y en francés, pero no en castellano. Las enmiendas a la edición 20 que pasarán a la edición 21 se incorporarán en el ADR 2021, esto se prepara en un grupo de armonización celebrado en el mes de abril, en que participó España.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/30. Propuesto por ITCO. Proponen rehacer la definición de operador contenedor-cisterna para que recoja realmente lo que es el operador y no lo que es el dueño del contenedor-cisterna. Para los operadores de los contenedores-cisterna sí tiene transcendencia.

D. Jesús Soriano está de acuerdo con esta propuesta y piensa que mejora la situación actual, han visto que la coherencia de esta provisión del ADR-RID está alineada con las definiciones que hay en el convenio de contenedores (CSC).

D. Carlos Omaña comenta que en lo que respecta al ferrocarril creen que tampoco varía demasiado puesto que la definición que viene, ya específica que en el vagón cisterna el explotador equivaldría al titular. Hay una nota a pie de página en la que dice que en el caso del vagón-cisterna, el explotador, que es como se ha traducido a la versión española, es el titular del vagón, por lo tanto, ya la definición y las obligaciones del explotador y por tanto las del titular, quedan definidas en el RID. En la parte del ADR entiende que puede haber más confusión.

D^a Silvia García entiende que ahora hay una diferencia más marcada, ya no se dice que es titular, se dice que es la empresa que realmente opera el contenedor.

D. Carlos Omaña indica que también lo pone ahora en el RID, hay una nota a pie de página que dice que en el caso de vagones cisterna el explotador es el titular, el que se define titular en el convenio de COTIF, con lo cual en la parte del RID entiende que no afecta porque sí que está definido bastante claro quién es el explotador de un vagón cisterna.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/32 Presentado por España. Está relacionado con aquellos números ONU que tienen un nombre distinto en el RID y ADR, que en el Libro Naranja.

Han estado dos años analizando los distintos nombres en castellano en las distintas versiones oficiales del Código IMDG, de las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y en el Libro Naranja, también en ADR y RID en castellano. Hay unos cuantos números ONU que son diferentes en inglés y en francés entre el RID/ADR y el Libro Naranja y no entienden muy bien porqué.

Se presentó un listado de todos los números ONU donde parecía que la diferencia era notable y gracias a la colaboración de FEIQUE. Se ha conseguido averiguar algunas de las razones por las cuales hay diferencias, concretamente los números ONU relacionados con



cadmio, circonio y polvo de titanio, todos esos números ONU explican las diferencias, lo que no viene en el nombre está en disposición especial siendo en principio equivalentes, por lo que esta parte de la propuesta se retirará.

En relación con los fertilizantes basados en amoníaco, el número ONU 2071, hay una errata, en su momento escribimos que había cambios en esta última edición del Libro Naranja, pero el cambio fue en la edición anterior con lo cual en el ADR y RID 2019, que todavía no se habían publicado cuando se mandó este documento, esto ya está corregido. Es decir, de los números ONU 1326, 1345, 1352, 1358, y 2071 ya se ha conseguido averiguar a qué se deben las diferencias y así poder resolver las dudas. De los demás casos sería muy positivo si alguien consigue explicar en qué consiste la diferencia y que pudiera justificarla porque a priori entendemos que los números ONU tienen que tener el mismo nombre en todas las partes.

En función de la discusión, probablemente terminaremos presentando enmiendas para modificar los nombres de algunos de los números ONU que hay en este momento en el RID y ADR, o en el Libro Naranja, dependiendo del caso

D. Jesús Soriano dice que lo que ha transmitido a su representante de CEFIC, y es algo para que se le confirme, lo que propone España es que se tome una decisión para armonizar y homogeneizar la denominación, esa sería la petición concreta, pregunta si es así, que se tome una decisión en un sentido o en otro.

D^a Silvia García contesta que lo que han incluido como propuesta es estudiar la armonización de estos números ONU. Pero lo razonable, salvo razón de peso en contra, es que el RID y ADR armonicen con el Libro Naranja. Por ejemplo, en el tema de los butilenos hay una diferencia en el RID y ADR con el Libro Naranja y cree que es para diferenciarlo del otro número ONU que es el isobutileno, esa diferenciación se consigue en el RID y el ADR pero no en el Libro Naranja con lo cual ahí seguramente terminaremos haciendo una enmienda inversa.

Pero al igual que desde CEFIC y FEIQUE han sabido ver cosas que nosotros no hemos visto igual a otros países les ocurre lo mismo y son capaces de ver por qué ocurre esto y hasta nos convencen. La verdad es que la norma de que los números ONU sean iguales en todas las partes es muy básica, pero habrá que meditar y tomar una decisión para cada uno de estos casos que se han presentado aquí por separado. No esperan que en esta reunión se apruebe ninguna enmienda, pero sí en la reunión siguiente. Queremos llevarnos a casa una información clara sobre si hay algún aspecto que no hemos podido ver y en función de eso se planteará las propuestas a las enmiendas específicas concretas de armonización. En principio este documento lo entienden como una primera pregunta cauta porque obviamente hay muchas personas con muchos conocimientos.

Para D. Jesús Soriano es un buen trabajo, en la industria química española los peróxidos y los nitratos amónicos son relevantes y para ellos no es lo mismo esta industria que otro tipo de productos que aquí no se fabrican, no se comercializan o no se distribuyen. El caso de los peróxidos y el nitrato amónico no es un tema baladí.



D^a Silvia García indica que cualquier propuesta que se vaya presentando se irá viendo y estudiando.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/34. Presentada por FEAD. Recoge el acta del Grupo de Trabajo sobre desechos que se ha reunido en Bruselas. Básicamente se han listado aquellos temas que se creen que son importantes tratar, analizar y llegar a soluciones. Hay como una docena de puntos que se consideran importantes, pregunta a los asistentes si son conscientes de que, si en España se ha producido algunos de los casos mencionado en el documento, o con estos desechos, o si ha afectado a nuestra industria sobre todo a lo relacionado con basuras.

Para D. José Antonio Rodríguez con respecto al tema de los residuos, comenta que se están encontrando con problemas cuando se asignan los residuos al HP14, porque este lo deja en ecotóxico y si se mira en el ADR hay cinco opciones del código H400, de las cuales tres sustancias se vinculan a mercancía peligrosa y dos no, las tres que se vinculan son las que llevan pictograma y las otras dos no lo llevan. Pero en residuos, no hay esa variante del HP14 con lo cual siempre existe la duda de si se asigna a sustancia peligrosa para el medio ambiente o no. La única situación que quedaría fuera sería el tema de la capa de ozono, para el resto hay una situación de impás, o si se contempla en algún sitio.

Pregunta D^a Silvia García si lo que está indicando es la problemática existente de que algunos residuos considerados peligrosos según la normativa de residuos, no son mercancía peligrosa, y algunas cosas que son mercancía peligrosa no son considerados residuos. Lo referente al HP14 se puede encontrar en la página 4, es bastante parecido a lo que él ha comentado, párrafos 18, 19 y 20 del documento. Se lo marca como uno de los puntos a destacar para la reunión.

D. Enrique Sánchez no ve ningún problema siempre y cuando la clasificación de los residuos se ajuste a lo que establece la normativa, que es que se pueda determinar que ese residuo cumple con los H y están definidos como mercancía peligrosa después en el ADR. Un residuo peligroso va por una legislación y tiene que cumplir los criterios de clasificación del ADR, cuando no cumpla con estos criterios, no es mercancía peligrosa, y están definidos perfectamente cuales son.

Para D^a Silvia García está claro y el problema es que a las personas que trabajan con residuos les facilitaría mucho su trabajo, una cierta equivalencia entre la clasificación de residuos y la de mercancías peligrosas. Esto está recogido como un punto de trabajo.

D. Enrique Sánchez dice que lo que ocurre es que ya han definido claramente la normativa, que la clasificación se realiza como lo establece el CLP, que está en línea con el ADR y si las indicaciones de peligro no cumplen los criterios del ADR entonces no tenían que estar metidos en el ADR, según su criterio.

D. José Antonio Rodríguez indica que es cierto que están recogidas, pero mientras que en sustancias están especificadas las cinco opciones de H, de las cuales tres se les aplica a las mercancías peligrosas, para el HP14 solo hay una opción y no hay más. La única opción que podía existir para diferenciar un HP14 mercancía peligrosa de uno que no



lo sería, es que ese residuo con HP14 no llevase pictograma de sustancia peligrosa, porque las sustancias solo obligan a llevar pictograma de sustancia peligrosa para el medio ambiente a tres de las "H". Las restantes son peligrosas para el medio ambiente o nocivas, en otro o en el mismo capítulo ese matiz diferenciador no existe en residuos, está todo en el paraguas del HP14. Como ya se sabe, se ha clasificado, pero no tienen la opción de diferenciar, la única es quitar el pictograma y eso le genera problemas a la hora de cumplir la legislación española, a la hora de cumplir los pictogramas que debe de llevar como residuo.

D. Jesús Soriano quiere recordar que siempre el ADR ha considerado esta ecuación sin solución que son los residuos. En este documento, muy acertadamente, en los párrafos 23 y 24 lo dice el ADR, tiene una provisión que es la 2.1.3.5.5. y después de varias lecturas la conclusión a la que llega es que las cosas se tienen que hacer lo mejor posible. Aquí lo que dice esta asociación es que la clasificación de determinados residuos ha sido tan compleja que lo que se hizo fue una consulta a la autoridad competente, y la respuesta que puede dar la autoridad competente en Francia no es la misma que la de Alemania o la de España y el transporte puede tener que pasar por varios países. Cree que el ADR es correcto y que lo aborda bien en la citada provisión del capítulo 2 y cuando haya algún problema realmente importante cree que va a hacer consulta a la autoridad competente, que, en España, tendría que ser hasta una comunidad autónoma. El problema está ahí y lo dice FEAD, que cada autoridad nacional tiene diferentes criterios. La solución que ve es en determinados casos, armonizar y hacer una consulta a nivel europeo y que la autoridad competente en residuos europea que dictamine que la definición de unos determinados residuos es de una forma determinada, porque hacer todo un proceso de química analítica sobre un residuo muy concreto que se produce en una determinada ubicación, a veces, no es económicamente abordable.

D. José Antonio Rodríguez considera que es cierto que determinada legislación sobre residuos vincula la clasificación a CLP cuando hay una correlación directa entre el residuo generado y la materia procedente, pero cuando puede haber contaminaciones intermedias en proceso de fabricación o bien sustancias como los trapos impregnados, que no son pero que se convierten en mercancía peligrosa cuando tiene aceite, ahí hay a veces complicaciones y también es cierto que es imposible hacer una analítica conforme pide CLP para los residuos, es inviable. Hay que buscar una correlación directa y ese 2.1.3.5.5., que es un cajón desastre como bien se acaba de decir anteriormente, puede ser un punto de referencia, pero hay otros casos que sí tienen una vinculación directa y hay algunos HP como pueden ser los HP3,1 y 2 que pueden tener una vinculación directa a las materias peligrosas. En esa línea sí que podrían establecer algunos criterios básicos para dar lugar a interpretaciones erróneas porque es cierto que no acaban de coordinarse los residuos con las mercancías peligrosas pero algunos puntos sí que están claros a su entender y en HP 14 habrá que intentar busca algo, aunque no sabe el qué, porque es un problema bastante complicado.

D^a Silvia García comentan que para la reunión destacarán estos puntos con mucho interés y si alguien quiere aportar algo más, será de mucha ayuda.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/35



DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/36. Debido a su contenido se van a presentar juntos, ambos están presentados por Finlandia.

El primer documento está relacionado con las normas EN ISO/IEC 17025 y EN ISO/IEC 17020. En la última Reunión Conjunta, Finlandia presentó un documento un poco de rutina, donde se decía que había una nueva edición de la norma ISO 17025 y que habría que sustituirla por la nueva y se produjo una discusión sobre si en este caso habría que citar o no el año. Si se cita el año, solo afecta a la versión concreta de ese año y cada vez que haya una norma nueva hay que actualizarla. En el caso que no se cite el año, se acepta por adelantado todas las versiones que se hagan de esta norma independientemente de lo que ponga en su texto, esto tiene su peligro. Sin embargo, Finlandia, para las normas de 17020 y 17025, propone aceptar todas las normas al ser normas genéricas de procedimientos de calidad en los cuales, realmente la normativa de transporte de mercancía peligrosa no tiene una gran influencia, son normas de calidad que hay que aceptar y si no las cumplimos por mucho que el RID y el ADR estén de acuerdo, en principio se entiende que no van a cambiar mucho.

El segundo documento nos dice que en el ADR y RID se cita la norma 17020, excepto cláusula 8.1.3. Finlandia analiza el contenido de esta cláusula de la nueva y vieja norma planteando dos opciones, mantener o no la exclusión. La diferencia está en que para tener la aplicación de determinadas normas ISO hay que tener un sistema de análisis y control de los requisitos, una especie de control de calidad. Finlandia plantea estas dos opciones y lo deja abierto al debate.

D. Enrique Sánchez comienza diciendo que estas normas no afectan a los productos, solo a la acreditación y por tanto las gestiona el que se va a acreditar, la 25 corresponde a laboratorios de ensayos y calibración y la 20 corresponde a los organismos de control, por lo que quien controla ese tema y lo aplica al ser quien acredita, es ENAC. El debate del 8.1.3 es lógico, pero la aplicación, que aparezca la norma con un año no tiene mucho sentido porque en el momento en que aparece una nueva versión, los organismos de control se ponen en marcha para adecuarse en un plazo determinado a la nueva norma y si no se cumple la nueva norma no se acredita, también pasa esto con la ISO.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/38 Presentado por Suecia y Suiza. Esta propuesta ya se ha visto varias veces. Proponen la incorporación de la marca LQ para el transporte de más de 8 toneladas independientemente de que haya otras sustancias que también se transporten y que ya tengan su mercado.

D. Jesús Soriano manifiesta que no están de acuerdo con la propuesta porque entienden que la adición de otra etiqueta o placa a los servicios de emergencia no les sirve cuando tienen que plantear la estrategia de la intervención. Ven que es superfluo añadir una etiqueta más de LQ, sobre todo teniendo en cuenta que, si se está embalando mercancía peligrosa de una determinada clase cuando se está envasando y embalando conjuntamente bajo LQ, se entiende que es compatible y si es así la estrategia de intervención va a ser la misma. Básicamente ese sería el argumento.

D. Enrique Sánchez tiene dudas razonables porque se puede llevar ocho toneladas o más, o veinte toneladas de producto de cantidad limitada y siete litros de gasolina y ya



automáticamente se elimina, entonces el hecho de que se ponga una información que ya de por sí establezca que se llevan ocho mil kilos como mínimo de masa bruta de mercancía peligrosa, aunque sea en envases pequeños etc., es una información positiva, según su opinión.

D. José Antonio Rodríguez dice que aunque en la anterior intervención la información se dice que es positiva, piensa que no informa de nada, si el vehículo lleva paneles naranja automáticamente ya se activa el protocolo que se aplique y el hecho de que lleve añadido otras mercancías que no están identificadas no dan información, que según su entender puede ayudar a valorar la situación si ya de entrada lleva paneles naranjas se entiende que lleva materias peligrosas, se puede recurrir a la carta de porte para saber lo que se lleva pero cuando se va en LQ no se sabe lo que lleva, se lleva unas cantidades pero no la peligrosidad de esas mercancías. Entiende que no aporta información que pueda ser relevante a la hora de actuar en una emergencia.

D. Jesús Soriano está totalmente de acuerdo con la anterior intervención. Hay que pensar en la cronología de una intervención tipo. Lo primero que se ve es la placa naranja, placa etiqueta y luego se tendría documentación de transporte y etiquetas y el etiquetado del propio envase, no se está hablando de que el vehículo no tendría una descripción del contenido de su carga en documentación de transporte, efectivamente cuando está el panel naranja hay un protocolo y la documentación se podría analizar y se vería la mercancía que hay.

D. Eduardo Gómez no está ni a favor ni en contra de la propuesta, a priori hay pros y contra en todos los sentidos. La propuesta entiende que se está refiriendo al mercado de vagones y contenedores. Los vehículos de paquetería no llevan placas-etiquetas, es absurdo obligar porque lleven LQ al tener que poner placa-etiqueta al vehículo. En segundo lugar, el añadir información para los órganos de intervención piensa, que es positivo que tengan información de la mercancía que se lleva.

En cuanto a lo que ha dicho D. Jesús Soriano de la documentación de transporte, no está de acuerdo porque bien no llevará carta de porte en las LQ, pero llevarán documento de control y así en todo momento se va tener información de lo que se está transportando.

Los contras que ven es que habrá que tener mucho cuidado para andar retirando la señalización en el momento que se descargue mercancía que no sea la de la LQ, porque como no hace mención a la cantidad que se lleve, tiene que mantener la señalización hasta que descargue la última mercancía que va como LQ. Otro contra es que no habla de una etiqueta, ya nos olvidamos de la LQ se llevan 8 toneladas hasta que las dejemos de llevar, cuando la carga que se lleve sea inferior a las ocho toneladas en LQ pero no se habla de que sea una, puede ser más de una, si llevamos varias clases menos que sean explosivos por la incompatibilidad de cargamento, cuidado porque se van a tener problemas a la hora de estar poniendo y quitando placas y etiquetas de distintos colores y también se va a repetir el problema que ya se tiene de contenedores que intentan acceder a una población a descargar con un contenedor con cuatro etiquetas de peligro y no le dejan entrar. Por eso dice que hay pros y contras, las ventajas es que dan más información evidentemente, en contra es que habrá que educar a los conductores para que estén en todo momento quitando etiquetas de peligro o poniendo si es que van a soltar y cargar, repite que están hablando de contenedores que pueden ir por carretera o por ferrocarril. En los vagones no



se mete se supone que van de principio a final, pero hay que tener cuidado con los vehículos de carretera, no dice ni si ni no, simplemente advierte.

D. Dulsé Díaz dice que no a esta propuesta. Piensa que en la intervención anterior se ha hecho una buena descripción de pros y contras y en su opinión pesan mucho más los contras. No pueden cargar de más responsabilidad a un conductor, con una responsabilidad realmente viva donde pueden estar entrando y saliendo continuamente mercancías de un vehículo, les parece una barbaridad y su oposición es totalmente frontal a esta medida.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/41. Presentado por Italia. Es relativo a las densidades de los líquidos que se utilizan para hacer los ensayos. Se analiza y compara el punto 4.1. y el punto 6.1. y ve si son concordantes o no. Proponen hacer unas enmiendas al punto 6.

D. Enrique Sánchez comenta que lo que se dice es que se cambie el ADR indicando una densidad mínima y que se pase a la máxima. Este concepto no es correcto desde el punto de vista de que una cosa son los ensayos de compatibilidad y otra cosa son los ensayos de resistencia que se aplica después a los envases y embalajes. Si se pone en el ADR que la densidad que hay que considerar es como máxima 1,2, por ejemplo, no se permite el que se pueda utilizar densidades mayores para líquidos con una densidad mayor.

D^a. Silvia García también tiene bastantes dudas con respecto a este texto, porque la propuesta que hace Italia lleva al final puntos suspensivos y si en estos puntos suspensivos al final va a poner 1,0, que es lo que ahora pone en el texto original, no ve que tenga mucho sentido porque lo que se tiene que pretender es que la densidad sea al menos la del agua y si el líquido tiene una densidad mayor pues que se haga con una densidad mayor, al menos en su interpretación.

D. Enrique Sánchez ha comentado esto con D. Raúl Moreno, a petición de la Comisión, ha puesto el ejemplo de la densidad del ácido sulfúrico, este producto tiene una densidad mayor a 1,2 y según lo propuesto no se podría autorizar, entonces del concepto del ensayo de compatibilidad química se deduce el cambiar lo que dice el ADR de una densidad mínima del líquido utilizado en el ensayo de compatibilidad y que se ponga como máximo eso, automáticamente deja en el aire un montón de cosas.

D^a Silvia García dice que su ejemplo no es el que utilizan los italianos.

D. Enrique Sánchez dice que el ejemplo lo ha puesto D. Raúl Moreno de IDIMA que lleva muchos años haciendo ensayos de compatibilidad química. En el ensayo de caída lo que se hace es ajustar alturas o utilizar un líquido con una densidad de 1,84 si se puede y en caso contrario darle contrapeso, o también modificar la altura de caída para que el impacto sea el correspondiente a un llenado con una densidad de 1,84. En el ensayo de apilamiento es seguir lo que dice el ADR que es utilizar el líquido patrón utilizado, pero no se modifica la carga de apilamiento, que tiene que ser la correspondiente a 1,4 y no a 1,2; porque cuando carguen con 1,84 el bidón no se ha verificado que efectivamente resista. El ensayo de compatibilidad química lo que hace es atacar al plástico, al polietileno, para que en caso de que se produzca un ataque efectivo reduzca su resistencia, si se producen fisuras o fugas



durante el ensayo de compatibilidad química queda desechado ese material. Una vez que se pasa el ensayo de compatibilidad correctamente se vacía y para los ensayos de caída de presión y estanqueidad, pero no de apilamiento se tiene que cumplir lo que dice el ADR. Lo que no se puede poner como densidad máxima es la del líquido de referencia, el máximo es 1,4, no se pueden utilizar los líquidos de referencia para hacer los ensayos. La utilización de los líquidos de referencia es para deducir todos los ensayos que se tienen que hacer por la compatibilidad química.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/42. Presentado por Italia. Está relacionado con las sustancias peligrosas para el medio ambiente líquidas ONU 3082. Italia ve una contradicción entre la exención que se da al transporte de este número ONU, para menos de 5 litros y para la instrucción especial de embalaje de la instrucción de embalaje 001 que también atañe al ONU 3082. Propone eliminar la parte de la instrucción especial PP1 relacionada con este número ONU.

D. Jesús Soriano ve que aunque en un principio sí que se podría pensar que son dos previsiones contradictorias del ADR, entiende que debido a la naturaleza del Reglamento, dispositiva y prescriptiva, se puede considerar las dos, una que es prohibir, y el Reglamento te dice como debes de transportar las mercancías peligrosas y eso es prescribir, pero también creen que normativamente el afectado puede utilizar la facultad de utilizar las prescripciones del ADR de forma alternativa, es decir, si bien en esta mercancía peligrosa en virtud del 3.7.5, cuando el envase tenga menos de 5 litros, se puede acoger a esta exención, también en su caso podría no acogerse a ese tipo de exención y adquirir otro tipo de exención que es más restrictiva pero que a determinados expedidores sí que les podría convenir que es la instrucción especial PP1. Creen que puede ser compatible, de hecho están interesados en que sean compatibles porque para ellos salen de lo que es la propuesta en sí, piensa que subyace también, el hecho de que el ADR sea una norma que de alternativas a la hora de utilizar diferentes fórmulas de expedición garantizando siempre la seguridad, entonces de ahí que consideren esta propuesta como de máxima atención, y debido a lo que ha comentado creemos que debería de rechazarse porque la instrucción especial 3.7.5.o cualquier instrucción especial de esta naturaleza, cree que es una facultad del afectado y no un deber a todos los efectos de manera total.

D^a Silvia García manifiesta que tiene la misma opinión. Ve que el ADR y RID dan estas soluciones y te puedes acoger a la que quieras según tus necesidades.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/43 Está relacionada con las cadenas de transporte que incluye un transporte marítimo, Italia propone incluir en una referencia relacionada con el ONU 3509, que son los vacíos sin limpiar, proponen incorporar una nota bajo el 2.1.5. que simplemente diga que este número ONU no se puede transportar por vía marítima, para que se tenga en consideración.

D. José Antonio Rodríguez comenta que de esos casos en los que no se puede transportar por vía aérea o marítima hay muchos, puede ser una ayuda, pero hay gran cantidad de situaciones que combinan la carretera y del barco.



D^a Silvia García dice que no es tan frecuente que no se pueda transportar por mar, pero lo normal es que te pongan requisitos adicionales, pero en este caso no se puede transportar, se entra en la discusión de que, si hay que identificarlo en todos los casos, o si lo indicamos en alguno se está dando a entender que lo que se está indicando son todos los casos etc.

D. José Antonio Rodríguez dice que se genera la duda si en unos se pone y en otros no, y es mejor recurrir al Código IMDG para aclararlo.

D^a Silvia García está de acuerdo y no quita que se tenga que recurrir al Código IMDG en todo caso.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/44. Presentado por Alemania. Recoge el acta del Grupo de Trabajo de Telemática, va acompañado por DOCUMENTO INFORMAL 7. Este grupo de trabajo informa que hay varios países que están trabajando en la implantación de adaptación real poniendo los sistemas informáticos necesarios para empezar a utilizar este sistema.

En el Documento Informal 7 encontramos el acta de la reunión que tuvo lugar en Tegernsee el 6 y 7 de junio de este año y quiere destacar lo que ellos proponen, que no es algo que tenga que ser aprobado por la Reunión Conjunta en sentido de que esto es una iniciativa de algunos países para el transporte dentro de estos países. La Reunión Conjunta es informada, pero en principio siempre y cuando no entre en conflicto con las disposiciones del RID/ADR tampoco puede poner requisitos. Este grupo de países proponen incluir esta marca E sobre fondo naranja para marcar aquellos vehículos que llevan la documentación en formato digital. En principio los países que más prestos están a poner este sistema en marcha son: Austria, Francia, Alemania e Italia. También hay otros países que están en distintos puntos de trabajo de incorporarlo también, pero los cuatro antes mencionados son los que los tienen más avanzado.

Durante la discusión del documento, se cita una nota aclaratoria del grupo de inspección emitida en marzo de 2019, aplicable para el transporte en España, según la cual se indica expresamente que la carta de porte de mercancías peligrosas podría ser llevada en formato electrónico, siempre que se cumplan los requisitos de disponibilidad, integridad e inviolabilidad de su contenido. Además, se indica que, hasta que se desarrolle una aplicación específica a este fin, cuando se detecte una infracción en dicha documentación, el agente que efectuó el control realizará una fotografía al documento electrónico y lo adjuntará al boletín de denuncia.

Dado que este escrito no es conocido por todos los miembros de la subcomisión, se adjuntará al acta de la misma para darle una mayor difusión.

Una vez terminado con los documentos formales se pasa a revisar los documentos informales, de los siguientes se hicieron comentarios:

Los documentos informales 5 y 6 se van a ver de una manera conjunta.



DOCUMENTO INFORMAL 5. Propuesto por la ERA. Donde informa que las guías que tiene sobre análisis de riesgo se han publicado e indica en que página web se puede encontrar.

DOCUMENTO INFORMAL 6. Presentado por la ERA. Se indica que existe un grupo de trabajo EUDG, que está trabajando para que estas guías sean más fácilmente aplicables mediante ejemplos, o mediante una herramienta informática que permita el uso de estas guías y si fuera necesario el desarrollo sucesivo de las mismas.

D. Jesús Soriano indica que para ellos este tema es bastante importante y llevarán a cabo un seguimiento a través del CEFIC. Le gustaría saber si hay algún representante de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias y si este tipo de normas podrían tener un reflejo en nuestra normativa nacional, aunque no sabe de qué modo, igual que en el caso de la normativa de accidentes graves (SEVESO) hay guías técnicas, esto podría ser un toque de atención para que en España se asuman estos criterios de evaluación de riesgos para incorporarlos al sistema de protección civil.

D^a Silvia García recuerda que esto solo es una guía de aplicación voluntaria, no es normativa.

D. Carlos Martínez comenta que están pendientes del desarrollo de estas guías, ahora les sorprende estos dos documentos informales. Por su parte, largamente ha expresado su opinión en este grupo de trabajo. Están a la espera, en un principio se hizo sin ninguna premisa, como fueron una falta de datos a la hora de elaborar estas guías y están en la misma línea, no pueden aportar nada nuevo porque estas guías siguen un desarrollo subjetivo por parte de aquellos que las han originado, que no son ellos, ni han participado de una manera activa.

DOCUMENTO INFORMAL 10. Presentado por España. Relativo al transportes de solución amoniacal. Es un número ONU 1043 en el cual se indica que solamente se puede utilizar para transportes que incorporen dentro del mismo, elementos del transporte marítimo o aéreo. Sin embargo, tanto el Libro Naranja, como el Código IMDG y las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea sí incorporan estas sustancias como una más para su transporte.

Nosotros lo que vemos es una contradicción con el punto 2.2.2.2.2. donde se dice que los gases disueltos no se pueden transportar, salvo tres que se indican, pero no es este. Hay una contradicción y tres diferentes posibilidades para su resolución. La primera es incorporar en el 2.2.2.2.2 esto como gas que se pueda transportar. La segunda es eliminarlo en la disposición especial 642, que permite el transporte si es parte de un transporte marítimo y aéreo y dejarlo como transporte prohibido, y la tercera es incorporar un número ONU como un número ONU ordinario más, con disposiciones parecidas a las que tiene el transporte marítimo y aéreo. España lo que pide es la opinión de los distintos países y ver cuál de estas opciones les parece que serían la más interesante y en función de lo que se decida y proponga, presentará un documento formal para la siguiente reunión.

A D. Jesús Soriano no le parece adecuado que se tenga que eliminar el Código de Clasificación 4A porque lo que dice es que se trata de un gas disuelto. Tampoco está a favor de eliminar la disposición especial 642 y por lo tanto opta por la tercera vía que es la de



transcribir lo que pone en la Reglamentación Modelo. También han visto que no se trata de una mercancía peligrosa muy común.

DOCUMENTO INFORMAL 11. Presentado por Francia. Es el acta de la reunión del Grupo de Trabajo sobre el informe de accidentes del 1.8.5. Participaron varios países y asociaciones que hicieron distintas exposiciones: ERA, España, Países Bajos y Francia. Se trabajó en una modificación del 1.8.5 actual y al punto en que se ha llegado en el grupo de trabajo se puede encontrar en el Anexo 1 donde se ha rehecho el 1.8.5. con los comentarios que se hicieron en el Grupo.

A D. Eduardo Gómez le gustaría que este documento se lo estudiara sobre todo el colectivo de los consejeros de seguridad al ser ellos quienes van a tener que confeccionar los informes de accidente, por si tienen que hacer algún comentario.

En el Anexo 1, como ya se ha dicho, se encontrará el informe actual y después se encuentra el informe modificado, que como se puede ver, se ha ampliado considerablemente sobre todo en los temas de instalaciones en los vehículos, etc. Si hubiera algún comentario, por favor que lo hagan llegar al Buzón de la Comisión con el fin de estudiarlo y aportar los comentarios que se estimen oportunos. En este Grupo de Trabajo sí participa España, por consiguiente, tenemos derecho a hacer alegaciones. Hemos estudiado el texto y nos gustaría que nos dieran más opiniones para lo cual se podría marcar un período de tiempo razonable para cuando se vaya al WP15, aunque no se vaya a ver este documento, y poder interactuar con delegados que han estado en ese grupo de trabajo. Como el WP15 es en noviembre se puede poner de plazo hasta el 1 de noviembre para que nos hagan llegar los comentarios. La Dirección General de Protección Civil y Emergencias tendrá algo que decir también.

DOCUMENTO INFORMAL 22. Informe que hace Rumanía sobre la discusión que hubo en el Libro Naranja sobre “riesgo” y “peligro”.

En el Libro Naranja se hicieron enmiendas en relación con “riesgo” y “peligro” entraron dentro del RID y ADR pero como “riesgo” y “peligro” se utilizan en más sitios dentro de estos reglamentos, se formó un grupo de trabajo dentro del RID y ADR que pusiera esos términos de acuerdo con lo que viene en el Libro Naranja, con la conclusión de que no se han podido poner de acuerdo dentro de este grupo de trabajo y ha vuelto al Libro Naranja. Se destacan varios casos y especialmente se solicita a la Reunión Conjunta que haga una propuesta sobre las sustancias del 1.10, a los cuales se les aplica requisitos de seguridad física.

A D. Jesús Soriano la propuesta de cambiar “elevadas consecuencias” en el capítulo 1.10 del ADR le parece que la alternativa que se propone es la peor, “mercancías peligrosas de alto riesgo”, si se habla de riesgo, vuelve a recordar que se está hablando de probabilidad de que ocurra algo, le parece que decir las mercancías 1.10 (se está hablando de security), son de alto riesgo, no le parece lo más adecuado.

A D^a Silvia García le parece que estas discusiones son sobre unos matices muy complejos o relevantes dependiendo del caso.



Lo importante es si desde el punto de vista de security, piensa que la discusión del 1.10 podía ser totalmente separada del resto de los usos de “riesgo” y “peligro” porque no se está hablando de safety se está hablando de security, entonces los matices son muy diferentes.

Para D. Jesús Soriano en francés está correcto.

D. Eduardo Gómez propone que, ya que entre los asistentes hay personas del Ministerio del Interior de la Dirección General de Protección Civil, que por favor pidan opinión a la Dirección General de Seguridad Ciudadana, que es de donde depende el capítulo 1.10., a ver qué denominación les parece la correcta. Es de la opinión de que el capítulo 1.10 no tenía que estar en el ADR.

D. Jesús Soriano comenta que “riesgo” le parece que aquí no está muy correcto.

D^a Silvia García enumera las diferentes expresiones que aparecen en los distintos reglamentos: en inglés se dice “elevadas consecuencias” en francés se dice “elevado riesgo”, en castellano “elevado riesgo” porque se ha traducido del francés. La propuesta de este grupo es llamarlo de “alto potencial de consecuencias” pero eso era la propuesta inicial y no tuvo un gran eco en la Reunión del Libro Naranja.

D. Enrique Sánchez en principio está de acuerdo con D. Eduardo Gómez porque la competencia, a su parecer, es el Ministerio del Interior. Solo quiere hacer un comentario del riesgo que se está hablando no es del riesgo de la mercancía peligrosa, es el de la utilización de la mercancía peligrosa como arma, se podía decir, para aspectos contra la seguridad. Es decir, es el riesgo de que se utilice eso o se produzca un ataque o un robo que son los dos conceptos básicos de eso.

D. Jesús Soriano dice que uno de los productos que más accidentes puede tener es el ácido clorhídrico, tiene más accidentes porque es el que tiene más riesgo porque se transporta mucho y tiene muchas operaciones de expedición. Esto es igual, le parece una cosa de lo más básica para los que hablan de riesgo y análisis de riesgo. Siente plantear este tema hoy, pero le parece una cosa de principios.

D^a Silvia García dice que en principio la propuesta del grupo de trabajo es seguir la versión francesa de “alto potencial de daños”.

Punto 4.- Otros asuntos

D. Eduardo Gómez quiere comentar dos cosas porque le han estado preguntando. La versión digital del ADR y del RID ya están a la venta. En cuanto a las versiones en papel, el Servicio de Publicaciones del Ministerio ha informado que espera tenerlos a la venta a finales de septiembre. La primera edición del ADR2019 cree que son 5.000 ejemplares, de los cuales 500 se los lleva la Dirección General de Transporte Terrestre, lo dice porque los exámenes que se convoquen en el último trimestre del año, que son varias las comunidades autónomas que convocan, serán ya con la versión del 2019 y si se sigue con la misma



política de que el único texto que se permite llevar al examen sea este libro, poco van a durar en la tienda del Servicio de Publicaciones.

Lo segundo, es que calcula que esta semana o la que viene, a más tardar, se cuelgue la nueva batería de preguntas para los exámenes de consejero de seguridad en la web de acuerdo con el ADR2019, se han producido una serie de problemas y por eso se ha dilatado en el tiempo su publicación más de lo debido. Pide la colaboración de todos para que, si detectan algún error, se lo comuniquen para su subsanación. El Servicio de Mercancías Peligrosas está compuesto solo por dos personas y no pueden hacer una revisión muy exhaustiva de las 7.000 preguntas, hacen un muestreo como en años anteriores y es posible que alguna pregunta contenga algún error. Pide la colaboración de todos porque muchos van a dar clase y lo van a manejar si se detecta algún error, por favor que se lo comuniquen por email y se procederá al cambio y a subsanar el error.

D. Jesús Soriano pregunta por el estado del Real Decreto del Ferrocarril, su situación, previsiones de publicación y si hay algún tipo de problema.

D. Luis del Prado informa que está a punto de salir de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, ya se ha sometido a todos los tramites marcados por ley, el único que falta es su presentación en el Consejo de Estado, calcula que llevará unos dos meses. Espera que a primeros del año que viene esté terminada su elaboración.

D^a Silvia García informa que las siguientes fechas de las reuniones de la Subcomisión de Carreteras, será el 6 de noviembre, y de la Subcomisión de Ferrocarril, el 20 de noviembre, y el 27 de noviembre la reunión del Libro Naranja.

D. José Antonio Rodríguez pregunta por cómo se transpone el valor del coeficiente multiplicador calculado de las cartas de porte del 1.3.6 en la categoría 4.

D. Eduardo Gómez contesta que no se pone directamente. El coeficiente multiplicador es cero, con lo cual no hay que poner ningún tipo de cantidad, pregunta si le habla a la hora de utilizar los coeficientes multiplicador dice que ese no suma en la categoría de transporte 4, no suma con lo cual en la carta de porte hay que poner 2000 kilos categoría de transporte 4 y ya está y ese no va a sumar

D. José Antonio Rodríguez no se refiere a qué suma, el problema está que como hay que indicar el valor calculado de la categoría 4 que es ilimitado, el valor máximo es ilimitado.

D. Eduardo Gómez dice que en la carta de porte que tiene que hacer enumerando las mercancías pondrá 2.000 kilos categoría de transporte 4 en blanco.

D. José Antonio Rodríguez dice que entonces desaparece el dato del valor calculado. Otra cuestión es que se están encontrando con una serie de sanciones por el tema de estiba, dispares en distintas comunidades a efecto de la coordinación.

D. Eduardo Gómez interviene para decir que a efectos de mercancías peligrosas la norma aplicable, que está en el ADR, es la que ahora mismo hay que cumplir, si un agente



detecta que no está de acuerdo con esa norma lo sanciona. El problema es que ahora esa sanción está en el baremo de transporte, no en el de la Dirección General de Tráfico.

D. José Antonio Rodríguez dice que a eso se refiere, que se aplica a distintos baremos.

D. Eduardo Gómez dice que cada instructor y cada inspector tiene sus criterios, si considera que una eslinga calculada para dos mil kilos de tracción y la norma dice para tres mil kilos, está atando una cosa que pesa doscientos kilos, habrá instructores que estimen que tienen que ser de tres mil y para otros no pasaría nada.

D. José Antonio Rodríguez aclara que se refiere al artículo aplicado.

D. Eduardo Gómez dice que eso ya no lo puede contestar con seguridad, toma nota para consultarlo en la próxima mesa de inspección y que unifiquen el criterio.

D. José Antonio Rodríguez dice que, por último, hay un problema con el Ayuntamiento de Madrid que está aplicando a la hora de las sanciones un criterio, que no sabe de dónde ha salido, en el sentido de que no llevar estibados correctamente los bultos, lo consideran una infracción de tráfico que pone en riesgo la seguridad vial, aplican 3.000€ de multa y no hay descuento.

D. Eduardo Gómez no le puede decir nada al respecto al desconocerlo, no sabe si D^a M^a Ángeles Montero tiene algún tipo de información.

D. José Antonio Rodríguez dice por era por si había alguna opción, es decir, hay algunas normas específicas de infracción, lo mismo que si se circula sin autorización, hay algunas normas específicas en el reglamento de circulación de infracción de no cumplimiento de norma y el criterio que aplican 3.000€, es mayor que saltarse semáforos, no tiene sentido, no sabe si hay alguna opción, intervención, prioridad.

D^a M^a Ángeles Montero cree que serían infracciones del año anterior y no de este año con el nuevo baremo, en cualquier caso, le recomienda que se dirija al Ayuntamiento de Madrid al Área de Movilidad.

D. Antonio Ferrando informa que las denuncias del Ayuntamiento de Madrid van por la normativa de las ordenanzas municipales, igual que para poder entrar en la zona restringida y son 3.000€ sin rebaja ni por pronto pago ni nada, hay que tener una autorización para poder circular, que se solicita en la Calle Albarracín, ahí se hacen los tramites y se ofrece para informar sobre los trámites necesarios para poder gestionarlo y poder acceder con mercancías peligrosas desde un trailer a un camión de reparto.

D^a Silvia García recuerda que hace unos meses, cuando se publicó la nueva ordenanza de transporte, se remitió a todos a través del buzón para que la tuvieran y la aplicaran.

D. Antonio Sánchez quiere volver a la anterior pregunta del 1.1.3.6., entiende que, si por ejemplo se lleva 200 kilos de mercancías de categoría 2, el correspondiente 600 de valor



calculado se deba poner bajo el título “valor calculado”. Es que tiene un grupo de empresas que ya puso hace mucho tiempo “total manifestado”.

D. Eduardo Gómez dice que el que se ponga una expresión u otra es indiferente. Lo que hay que hacer es indicar el valor final de la operación por el coeficiente multiplicador y la suma correspondiente.

D José Antonio Rodríguez pregunta si sería interesante entonces el tema del valor calculado, esa expresión, porque puede generar problemas si en el papel no pone valor calculado.

D. Eduardo Gómez no cree que a la hora de la instrucción ocasione ningún tipo de problema. Repite que toma nota, como ya ha dicho antes, para que en la próxima mesa de inspección se comente. Igual lo que no quieren es hacer una carta de porte, un formato oficial, tampoco quieren oficializar esto, quieren dejar a la gente y a las empresas para que ellos con sus medios informáticos o la terminología que utilicen, les sea lo más cómodo posible. Para nosotros el término utilizado es indiferente.

D. Antonio Ferrando quiere aprovechar que se ha mencionado la carta de porte y comentar que les están llegando noticias, aunque piensa que no es así, de que las agencias de transporte pueden utilizar la carta de porte que le dan las agencias de transporte en el grupaje, en eso está de acuerdo, pero hay consejeros que se lo están diciendo a sus clientes. Él lo tiene claro, pero tienen el problema de que algunos consejeros están diciendo con la del expedidor y eso no vale, pues es para ir desde el expedidor hasta la primera nave que es donde se hace el grupaje y las primeras cargas.

D. Eduardo Gómez contesta que evidentemente es lo que dice D. Silvia García hay colectivos de consejeros y habrá que hacer publicidad, no hay nada al respecto en ese sentido ni oficial ni extraoficialmente.

D. Antonio Ferrando dice que lo tenía claro, pero lo quería confirmar porque hay algunos consejeros de seguridad que lo están diciendo, ya se les informará debidamente.

D. Enrique Sánchez quiere indicar lo que dice el ADR, un transporte tiene un origen y un destino y el expedidor, una fábrica hace la distribución e indica donde tiene que ir cada carga y pone el destinatario y el ADR dice claramente que se pueden utilizar distintos vehículos, por tanto, si existe una carta de porte y el transporte se hace en tres vehículos distintos, eso se puede hacer según el ADR.

D. Eduardo Gómez dice que eso es una cosa y otra cosa es lo que está diciendo D. Antonio Ferrando que es cuando hay un cambio de expedidor. Para D. Enrique Sánchez no hay un cambio de expedidor, pero D. Eduardo Gómez indica que según la definición “quien contrata el transporte” y en las empresas de grupaje la contratación del transporte lo hace la agencia de transporte. D. Enrique Sánchez pregunta que dónde se dice que es el que contrata el transporte, a lo que responde D. Eduardo Gómez que en la LOTT y en el Real Decreto 97/2014. Se está suscitando una discusión que en algunos casos se está saliendo de las mercancías peligrosas. Para D. Eduardo Gómez el tema está muy claro cada vez que



hay un cambio de expedidor, automáticamente cambio a la carta de porte del nuevo expedidor.

D. Antonio Ferrando quiere hacer un apunte, en las cisternas puede ocurrir varias cosas, por ejemplo de hidrocarburos, en la propia carta de porte de CLH está puesto para que cambien de conductor y la matrícula del camión porque llevan varias normativas, no solamente la del ADR, también la de impuestos especiales y se pone porque se puede cambiar la cabeza tractora o por la causa que sea, in situ hacen el cambio del conductor y de la nueva matrícula, la cisterna no se carga y se vuelve a cargar, es la misma. En la agencia es distinto porque descargan y cargan.

D. Antonio Sánchez pregunta qué es más definitivo para el cambio del expedidor, el cambio de vehículo o que el bulto toque tierra porque eso es lo definitivo.

D. Eduardo Gómez dice que no hay que liarse, el expedidor es quien contrata el transporte, si hay un primer transporte contratado por A y un segundo contratado por B, ahí hay un cambio de expedidor y como consecuencia un cambio de carta de porte

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 12:40 horas.

Madrid, 11 de Septiembre de 2019

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de Mercancías
Peligrosas por Ferrocarril

Secretaria de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de Mercancías
Peligrosas por Ferrocarril

A/A GRUPO DE INSPECCIÓN DE APOYO TÉCNICO A LA COMISIÓN DE DIRECTORES GENERALES DE TRANSPORTE TERRESTRE

Nota aclaratoria en cuanto a las actuaciones inspectoras a realizar en carretera en relación a los documentos de control electrónicos

El Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero que modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre abre la posibilidad de que los documentos de control que sea obligatorio a llevar en el vehículo se puedan llevar electrónicamente.

Entre ellos:

Documento de control de transporte de mercancías

Carta de porte de mercancías peligrosas

CMR

Hojas de ruta en el transporte de viajeros en autobús que estén obligados a llevar.

Así el artículo 222 señala que la documentación de control únicamente podrá ser cumplimentada por medios electrónicos cuando los soportes y aplicaciones utilizadas para ello permitan transformar su contenido en signos de escritura legibles y reúnan las características señaladas por la Dirección General de Transporte terrestre a efectos de garantizar la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido.

Para ello, se está desarrollando una aplicación que vía web permita, cuando se detecte una infracción en dichos documentos, remitirlos a la aplicación por la que se tramitan los boletines de denuncia.

Hasta que se disponga de la herramienta electrónica que se señala, si en un control en carretera se detectara alguna infracción en estos documentos en formato electrónico, el agente que se encuentre efectuando el control realizará una fotografía al documento electrónico y lo adjuntará al boletín de denuncia,

La Subdirectora General de Inspección de Transporte Terrestre,
Alicia Rubio Fernández