



ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 10 DE MAYO DE 2023.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del Grupo de Trabajo WP 15 a celebrar del 15 al 17 de mayo en Ginebra.

Los convocantes tienen 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, con 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 Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

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

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

D^a Saleta González-Escalada Mena.

D. Ignacio Álvarez Fernández-Miranda, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

D^a Beatriz Salvo.

D. Llorenç Prats Sagarra, de la Generalitat de Catalunya.

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

D. José Antonio Rodríguez Gil, FEDECOS.

D. Enrique Sánchez Mota

D. Francisco Jorge Golfín Salas, de CCOO.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.

D^a Nuria Lacaci, de ACE.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC.

D. Jesús Mentrída, FEDACO.

D. Esteban Pajares.

D^a Nuria Cosido, de SEDIGAS.

D. Ángel Borrego Fernández.

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL QUÍMICA, S.A.

D. José Manuel González Herrero, FENADISMER.

D. Juan Antonio Balbín, FEDECOS.

D^a Marisa García, de CONSEUR 2000.

D. Fernando Fernández Martín, de Industrial Safety Environment.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Julio Viartola, de ASFARES.

D^a Margarita Santamaría, de ITENE.

En Madrid a las 10:05 horas del día 10 de mayo de 2023, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y

Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP15 en mayo.
- 4.- Asuntos varios.

D^a Silvia García Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa de que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que al inicio de 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 García, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede el acta de la reunión anterior

Leída el acta de la reunión de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril del 15 de marzo de 2023 y, al no haber observación, a la misma queda aprobada.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP-15 que se va a celebrar del 15 al 17 de mayo en Ginebra.

D^a Silvia García recuerda a los asistentes, sobre todo a los que siguen la reunión a través de la plataforma por TEAMS, la importancia de que se identifique con el nombre y la empresa, asociación o entidad que representen.

El fin principal de la reunión de hoy es revisar y presentar los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP 15 que se va a celebrar del 15 al 17 de mayo en Ginebra. En teoría, es una reunión corta al publicarse solamente seis documentos formales, aunque, más tarde, se han publicado bastantes documentos informales. Hay tres días de reunión, en vez de los cinco días, en principio, habitualmente previstos.

Como en anteriores ocasiones, se van a presentar brevemente los documentos, en esta ocasión la encargada de su presentación va a ser D^a

Isabel Freire de la Dirección General de Transporte Terrestre y que también va a representar a España en la reunión de la semana que viene. Va a ser una reunión únicamente presencial.

De los documentos que se presentaron para esta reunión los que tuvieron comentarios fueron los siguientes:

ECE/TRANS/WP15.2023/1

D^a Isabel Freire indica que es un tema más específico de industria, que aquí aún no se ha visto. Hay que destacar las referencias constantes a la protección de la parte trasera de las cisternas. En opinión de ellos todavía no está muy claro desde dónde hay que medir los 10 cm. Se pregunta a los asistentes su opinión sobre este documento, el cual va acompañando de un documento informal.

INFO 9

Los Países Bajos dan su opinión sobre este tema.

D. Julio Viartola, tras estudiar los dos documentos se muestra sorprendido porque Holanda, país con muy buenas referencias, diga que es precipitado aprobar dicho documento y que es necesario volver a revisarlo. Su opinión es tener en cuenta las indicaciones de Holanda a pesar de que no se entiende muy bien su postura. El documento informal trata muchos asuntos, en general, y en concreto sería conveniente estudiar con cautela este apartado y más si hay países con discrepancias al respecto.

A D^a Silvia García también le ha llamado la atención el documento de Holanda. Se menciona varios puntos que le parece que no están bien cubiertos, pero no hace una propuesta alternativa. Lo que hacen es una llamada de atención sobre dos temas concretos, que no ven bien cubiertos. Uno es sobre las cisternas que tienen un recubrimiento aislante, se despenaliza al tenerse que hacer la cisterna más pequeña, porque el aislamiento cuenta dentro de elementos de la cisterna, y por tanto los 100 mm se aplicaría desde donde termina el recubrimiento aislante. Esto que, en un principio, es bueno que lo tengan también desde el punto de vista del impacto, al proteger, de alguna manera se está penalizando.

Otro comentario que hacen es que con esto lo que se hace es fomentar que los parachoques sean más pequeños, porque la manera de poder aumentar la capacidad de carga del vehículo, manteniendo las mismas medidas, es hacer parachoques más endeble, que abulten menos, porque esto se mide desde el interior del parachoques hasta el exterior de la cisterna, pero las medidas máximas del vehículo se aplican hasta la parte exterior del parachoques. Es decir, cuando más gordo es el parachoque más corto tiene que ser el resto, si se define 100mm, esa misma cantidad se tiene que restar de la medida máxima del vehículo y es lo que se puede utilizar para hacer el vehículo de verdad. Lo que dice Holanda es que están fomentando, con esta imposición, que este parachoques sea más endeble y menos voluminoso.

Comprende lo que dice Holanda, pero le parece difícil hacer una propuesta alternativa, salvo que la distancia de los 100mm tiene una función y es que tengas espacio para que se forme el parachoques sin incrustarse dentro de lo que es la cisterna. Hay varios conceptos que chocan.

D. Julio Viartola indica que está leyendo, otra vez, el punto 9.7.6. del ADR donde se habla de la separación de 100mm entre la parte posterior del parachoques y la parte posterior de la cisterna. La parte posterior del parachoques entiende que es lo más exterior, lo más atrás posible, y además no es la parte interior o la parte anterior, sino la posterior, tal y como está escrito ahora. Cree que la referencia tendría que ser la parte posterior y más trasera del paragolpes, que es realmente donde puede haber un impacto.

D^a Isabel Freire pregunta si eso es lo que quieren modificar.

Según está leyendo, para D. Julio Viartola es la parte posterior de la cisterna y parte posterior del parachoques. La parte posterior, entiende que es siempre la más trasera. Cree que hay algún error en la interpretación.

D^a Silvia García recuerda que es un documento que viene de varias reuniones anteriores y lo que estaba claro es que la parte trasera del parachoques es la que se indica en el documento.

A D. Julio Viartola le parece que tendría más lógica que fuera la parte más trasera del vehículo, que es donde se produce el impacto, y entonces evitar tener que depender de la anchura del paragolpes, que no tiene ningún sentido, porque el impacto es en la parte trasera.

En principio, no lo había prestado mucha atención, pero le sorprende la posición de Holanda y que no haya dado ninguna alternativa, que simplemente se queje y no presente ninguna propuesta. Le gustaría dar una vuelta más al documento y que si Holanda, en la reunión, sigue diciendo que no lo ve, que diga por qué no lo ve y que se preste atención, aunque no lo haya dicho explícitamente.

ECE/TRANS/WP15.2023/5

Se refiere a la discusión de los vehículos de dos o tres ruedas y cuál es su ámbito en el ADR. Está claro que el problema viene por la 68. Por definición, el vehículo es de cuatro ruedas y la velocidad de diseño es de 25 km/h, en cambio, en el ADR que hace referencia a la Convención sobre circulación vial, sí se incluirán los vehículos de menos de cuatro ruedas y de mayor de 50 cm³.

A D. Jesús Soriano le parece muy positivo, dentro de las figuras del transporte. Lo que ocurre es que, al igual que existen las cantidades exceptuadas o limitadas, para este tipo de transporte en vehículos no convencionales, habría que desarrollar la estructura de tipología para ver sus riesgos.

D^a Isabel Freire pregunta que si lo que está comentando es por vía de exención (para que también tengan por la cantidad que llevan). Pero no sabe si aquí en España, realmente se mueve algo de mercancías peligrosas en un triciclo o en un tuctu.

D. Jesús Soriano dice que todo puede ser y no le extrañaría. D^a Silvia García comenta que al lado de su casa hay un centro de distribución de paquetería y van en patinete con todo.

D^a Isabel Freire comenta que recibió un paquete con una batería y venía bien empaquetado y marcado con su etiqueta.

Para D. Jesús Soriano indica que es un tema muy amplio. D^a Isabel Freire está de acuerdo y añade que es un tema muy extenso.

D. Arturo García comenta que tiene noticias de envíos de residuos infecciosos o muestras transportados en motocicletas, no sabe si se cumplen las condiciones que pide el ADR.

D^a Silvia García indica que, si el transporte se realiza dentro del territorio nacional, queda fuera del ámbito de aplicación.

D^a Isabel Freire dice que es correcto, porque no es un vehículo de cuatro ruedas, tal cual está el decreto que recoge la directiva.

A D. José Antonio Rodríguez le parece un poco incoherente que las mercancías peligrosas de categoría cero que desde un primer momento hay que llevarlas con todos los pronunciamientos, paneles y todas las exigencias, cuando vayan en un vehículo de dos o tres ruedas lo hagan sin ningún tipo de control, eso le parece un poco anómalo.

D^a Silvia García dice que esto es una realidad y que pasa porque no nos hemos fijado en ello, los medios de transporte y el tráfico, han ido evolucionando a lo largo del tiempo. Y en este momento nos damos cuenta de que igual hay que cubrir esos transportes, que cada vez son más habituales. También hay un tema, la limitación está puesta como referencia a los 50 cm³ y si no tiene centímetros cúbicos el vehículo, y si es eléctrico, hay que hacer una equivalencia, hay que meter algo, con lo cual, en principio, la solución sería modificar el ADR, que no los anejos del ADR. Esto requiere una convención de las Partes y ya hemos tenido una hace poco que era un formalismo, pero requiere modificar el texto del Acuerdo mismo para cubrir estos aspectos.

INFO 17

Presentado por Dinamarca. Como en el documento anterior, hay un sitio donde se pregunta a las autoridades competentes, cuál es la regulación nacional que aplica, Dinamarca ha contestado, comentando la regulación que aplican.

ECE/TRANS/WP15.2023/6

Presentado por Finlandia. Se refiere a la carga de porte, si llevas más unidades de transporte, si la carta de porte son copias o si hay que llevar en cada unidad o qué pasa cuando hay cosas en común, conforme al 5.5.2., si tiene que llevar más de una carta de porte o es la misma en todas.

D^a Silvia García indica que lo que a ellos les preocupa es que en una carta de porte se mencione mercancías que no van en esa unidad de transporte.

D^a Isabel Freire aclara que es porque solo llevas una carta de porte, aunque vayan más de una unidad con copia, pero no está reflejando exactamente lo que estás llevando en esa unidad. Lo que indica es si convendría o no modificar el ADR en ese sentido, como ya hay que hacerlo cuando llevamos un embalaje en común y hay que llevar más de una carta de porte.

Para D. Jesús Soriano hay que ver cada caso, como puede ser el caso de que en una unidad de transporte no quepa el cargamento, no encuentra el problema.

Según D^a Isabel Freire la idea es que ahora mismo como solo hay que llevar una carta de porte, y es la misma, si habría que asimilarlo como cuando llevas distinto cargamento en común. Hay que llevar distintas cartas de porte, con lo que lleva cada unidad de transporte, si van seguidas. Cree que en la redacción en español está claro, desconoce si pasa lo mismo en inglés.

No habría que llevar una copia, habría que llevar una carta de porte modificada con la cantidad que se lleva en cada una de las unidades.

D^a Silvia García dice que hay algún párrafo del ADR que no es completamente claro al respecto. Es precisamente por lo que se pronuncia Finlandia.

INFO 18

Presentado por Finlandia, donde se recogen un texto que se ha discutido en la Reunión Conjunta, por otras circunstancias relacionada con la documentación electrónica. El eFTI, tal y como está redactado cita que para mercancías peligrosas hay que tener en consideración toda la documentación según viene especificada en el párrafo 5.4. del ADR, pero en este punto hay que meter las referencias a cualquier otro punto del ADR que haga referencia a la documentación porque sino el eFTI no lo va a cumplir.

Se ha discutido añadir lo que viene entre corchetes, pero se ha dejado a la expectativa de que se discuta en el WP15 la semana que viene, y saber su opinión. Lo que se dice es que la información prescrita en este capítulo relacionada con mercancías peligrosas debe de estar disponible durante el transporte de esta manera, y que las mercancías por vagón, vehículo o barco y

el vagón, vehículo o barco que lo transporta puedan ser identificados en la documentación. Esto que está pensado para documentación electrónica resolvería el problema que Finlandia ha planteado porque dice, muy claramente, que en todo caso hay que ser capaz de reconocer qué es lo que hay dentro del vehículo en cuestión.

D. Enrique Sánchez, está de acuerdo, tal y como está el ADR ahora, si van en varios medios de transporte, la carta de porte es única y llevan copia, con lo que no sabes la cantidad que llevas en cada una de las unidades, la cantidad exacta de mercancías peligrosas.

Y además, en el 5.4.1., cuando se establecen los distintos conceptos que tienen que ir, uno de ellos, fundamental y que es un elemento que define la carta de porte, es la cantidad exacta de mercancías peligrosas que transporta.

D^a Isabel Freire comenta, que como se ha dicho, el INFO 18 que se refiere a este tema, presenta varias alternativas, de hecho, sería en ese sentido, tachar lo que se pone entre paréntesis de las copias.

D. Enrique Sánchez añade que cuando se dé este caso, lo que ha dicho es que en las copias que se hagan, cada uno se tache las cantidades que no van, le parece lo más correcto.

Para D^a Silvia García el INFO 18 lo que hace es dar, por su puesto, que este texto que viene propuesto por la Reunión Conjunta se va a aprobar, el que viene entre corchetes, y dice qué temas adicionalmente habría que modificar en el ADR para que esté totalmente claro que siempre hay que llevar claramente indicado que lo que se lleva es la documentación de transporte que va en el vehículo acompañada a esa documentación.

Creo que estamos todos de acuerdo en que si el ADR está como está, habrá que cambiarlo y asegurarse de que la información se restrinja al vehículo en cuestión.

INFO 4

Presentado por los Países Bajos. De este tema ya se ha hablado en otras ocasiones. Cuando los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado incautan drogas u otra sustancia, cómo tienen que transportarlo y si se pueden acoger a las exenciones del punto 1.1.3.1.d. Todos los países que hablaron estuvieron de acuerdo en que se podían acoger. Es verdad que esta exención habla de vehículos accidentados, pero en este caso una incautación de drogas u otra sustancia si se exime, entonces básicamente lo que está diciendo es que se le de un formalismo, para darle seguridad jurídica, y que esa exención recoge también esos casos.

D^a Silvia García indica que solamente piden que se publique en la web esta interpretación.

El texto tal y como está formulado en el apartado 1.1.3.1.d. se refiere a la intervención de emergencia, en el segundo guion se habla de contener, recuperar, desplazar a lugar seguro y adecuado más próximo las mercancías peligrosas implicadas en un incidente, aunque es un término muy amplio, o accidente. Holanda es el único país que se lo está planteando, por tener una seguridad jurídica, el resto de los países piensan que este tema ya está recogido en el 1.1.3.1.d.

A D. José Antonio Rodríguez se le ha planteado, recientemente, un problema con este tipo de situaciones derivadas de intervenciones de la policía. El hecho no es la incautación temporal, esas sustancias, productos y demás, de los cuales no se tiene un conocimiento exacto de lo que es, hay que llevarlos a gestionar como residuos. Ahí hay un problema de identificación que si es cierto que la policía hace incautaciones de distintos productos utilizados de forma muy variada y luego cuando se van a gestionar como residuos, no sabe qué solución se puede dar a estos casos, no es el hecho de su incautación es por llevarlo a su eliminación.

D^a Isabel Freire opina que precisamente se puede hacer ese transporte acogidos a la exención 1.1.3.1.d.

D^a Silvia García cree que son dos temas diferentes, el primero es el momento de la intervención, cuando lo llevan a un sitio seguro. Y el segundo, es saber qué va a pasar después con lo incautado. Cree que este tema se tendría que mirar con más detalle.

Para D. José Antonio Rodríguez indica que igual esta opción que plantean tal vez, sea posible ya meterla ese día. Han tenido un caso y no han encontrado solución a cómo dar salida.

D^a Isabel Freire dice que no se están planteando modificar esa exención. Entendían que podía acogerse a esa exención cualquier funcionario en el ejercicio de sus funciones, como pueden ser los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado o funcionarios de Hacienda, no tiene por qué ser autoridad, cualquier funcionario puede acogerse a esa exención para hacer el transporte

Indica D. José Antonio Rodríguez que, en este caso es una empresa privada quien lo va a llevar, para su eliminación. No se trata de una actuación administrativa, sino a posteriori, llevarlo al punto de eliminación y eso no lo hace la Administración directamente, se hace a través de un gestor.

D^a Silvia García pide que lo miren con un poco más de detenimiento. Está claro que todos queremos que la policía tenga todas las facilidades para poder realizar su trabajo correctamente.

INFO 6

Se refiere a los frenos. Analizar los ensayos que hay que hacer con diferentes tipos de frenos. Son unos frenos que básicamente lo que hacen es

cargar el sistema eléctrico, la batería, con la energía generada y solamente funciona si la batería tiene una cierta capacidad libre para cargarla si no funciona. En ese caso, si se puede recurrir a otro sistema de frenado o no. Hay otro documento INFO 16 relacionado con este tema.

INFO 16

Es una presentación de OICA, comentan las distintas opciones de frenos y de ensayos que hay y cómo se podían llevar a cabo las distintas alternativas. Se va a presentar en la propia reunión, desconoce si como presentación o documento informal y se discutirán de manera conjunta.

A D. Julio Viartola le parece que es más complicado de lo que parece. El tema es que cuando modifican el Reglamento 13 (y es muy complicado ir en contra de este reglamento), no ponen la última versión en el ADR. Pero si se pone la última versión se pueden utilizar los frenos de servicio, que en el ADR se intentaban evitar, para bajadas muy prolongadas. No sabe cómo van a poder compatibilizar los avances técnicos y del Reglamento 13 con la idea de no estar siempre a expensas de que falle el freno de servicio. Piensa que a esto le van a tener que dar muchas vueltas, pero desde su parte parece que es muy difícil. Sí que hay una pregunta que hacen en el documento donde dicen que, si frena el vehículo a motor y el semirremolque, realmente frenan los dos a la vez porque están sincronizados y compatibilizados, frena uno en función del otro. Sería muy difícil también considerar que frena uno solo. No lo ve muy claro, como es un informal se imagina que verá qué es lo que sale, pero es más complicado de lo que parece.

A D^a Silvia García también le parece complicado, lo que entiende es que el Reglamento 13 incluye un sistema alternativo de frenado y unas exigencias mínimas para ensayar ese sistema alternativo de frenado. Cree que el evitar la entrada de ese sistema alternativo de frenado en el ADR es totalmente imposible, se da por hecho que sobre eso no tienen influencia. Lo que si se podría hacer en el ADR, si se estima necesario, es poner requisitos adicionales, si se decide que esto hace falta, que este ensayo se pase sin utilizar ningún otro tipo de freno adicional, lo que implicaría que hay que llevar una batería adicional para meter ahí la energía o que tendría que haber algún tipo de sistema que limite la carga máxima en relación con las cuestas o lo que fuera. Cree que lo que va a trabajar el WP15 es qué reglas adicionales, si es que se necesitan, se han de imponer sobre el Reglamento 13 que va a entrar sí o sí.

D. Julio Viartola está de acuerdo en que hay que poner requisitos adicionales porque en el límite se puede afrontar una bajada desde el primer momento con la batería cargada, luego estarías siempre utilizando el freno de servicio que es lo que se pretende evitar en el ADR, en el caso límite habría que poner un requisito de tener un margen en los vehículos ADR para siempre tener un ralentizador eléctrico, aunque sea un vehículo eléctrico.

D^a Silvia García ve claramente que es un punto importante.

INFO 8

Hace referencia al transporte de aluminio fundido por carretera. Se han producido varios accidentes de transporte de aluminio fundido, se ha decidido incluir unas disposiciones específicas, P11, para este transporte. Realmente esto es un transporte exclusivo para la carretera, por lo que se pidió informe por parte del WP15, al grupo de cisternas que depende de la Reunión Conjunta, que no está capacitada para aprobar este texto al ser exclusivo de la carretera. La Reunión Conjunta ha recomendado su aprobación con unas modificaciones y para simplicidad del WP15 lo que hace Francia, en este informal, es incluir estas modificaciones en el texto original que se proponía, son modificaciones menores que clarifican el texto lo mejoran y la Reunión Conjunta recomienda que se aprueben en el WP15.

En la última Reunión Conjunta hubo alguien que indicó en esta Subcomisión que en España sí se realiza este tipo de transportes, le invita a que se ponga en contacto con ellos para que les diga si les parece bien o mal, no se ha recibido nada al respecto y reitera esta invitación. En el caso de que nadie diga nada, con la recomendación de la Reunión Conjunta y con un grupo de trabajo que ha elaborado estos textos, entiende que este documento tiene todos los visos para ser aprobados en esta reunión.

D. Llores Prats pregunta si todavía se puede hacer alguna alegación a este documento. D^a Silvia García le responde que tiene tiempo hasta el próximo lunes y añade que si alguien tiene problemas con este texto tendría que hacer una justificación concreta y específica de por qué hay problemas, al ser un texto en el que se lleva trabajando unos años en un grupo de trabajo, donde España no ha participado porque no teníamos información de estos transportes ni conocimiento de cómo se hacen.

D. Llores Prats pregunta si CELSA, el grupo siderúrgico ha comentado alguna cuestión sobre este tema, D^a Silvia García contesta que no les ha dicho nada.

D. Llores Prats pregunta por qué no se hace el transporte de hierro fundido.

D^a Nuria Lacaci informa que CELSA no trabaja con aluminio, ellos compran chatarra a granel para fundirla en los altos hornos, es acero lo que fabrican.

D^a Francisca Rodríguez dice que este tipo de transporte se realiza mucho en el País Vasco.

Según D^a Nuria Lacaci indica que este tipo de transporte lo podría hacer ALCOA o ALUNIMUM.

INFO 10

Presentado por Irlanda. Es un poco complicado, en el sentido de que nos informa que se va a poder aplicar una excepción del ADR. Cuando una mercancía no tiene número ONU para su correcta clasificación se permite a las autoridades competentes autorizar al transporte bajo otro número ONU con unas medidas complementarias que indiquen los riesgos adicionales. Ellos se plantean transportar bajo el ONU 3175, no solamente sólidos que contengan líquidos inflamables, también sólidos que sean líquidos inflamables y tóxicos o líquidos inflamables y corrosivos.

El procedimiento obliga a la autoridad competente, Irlanda en este caso, no solamente a informar, también a remitir una solicitud al Subcomité del transporte de mercancías peligrosas en Naciones Unidas, al Libro Naranja, a incorporar una petición de un nuevo número ONU obligando a la autoridad competente a que si esta petición no se cree conveniente ni se aprueba, a retirar el permiso excepcional que se ha entregado.

Antes de que Irlanda dé este paso, pregunta a las demás autoridades competentes si también tenemos problemas para transportar sólidos que tienen líquidos inflamables, tóxicos y corrosivos. Ahora trasladamos la pregunta a los asistentes de si tenemos problemas para transportar estos productos, si se realiza este tipo de transporte en nuestro país, o necesitamos esto.

Para D. José Antonio Rodríguez sí que es cierto que en el tema de los residuos y sobre todo hospitalarios puede ser complicado, a veces hay muchas mezclas y a veces es difícil al haber líquidos y sólidos. No lo ha estudiado a fondo, pero si en la operativa práctica se dan esas casuísticas de que no en un único estado y se dan distintas situaciones sobre todo en los residuos hospitalarios, puede ser complicado.

D^a Isabel Freire está de acuerdo y en el ámbito donde más se da es en el farmacéutico y hospitalario.

D. Enrique Sánchez recuerda que hay un número ONU 3175, que es para sólidos que tienen líquidos y que tiene además disposiciones complementarias y hace que se puedan incluir tóxicos y corrosivos que en todo caso son riesgos subsidiarios.

D^a Silvia García dice que hay dos números ONU 2925 y 2926 y según su opinión se puede adecuar perfectamente al transporte que Irlanda pretende hacer, que serían sustancias de la clase 4.1. con riesgo residual 6.8, 6.1. Lo que no le gusta a Irlanda es que no lo puede transportar a granel, es decir, no es que Irlanda diga que no hay ningún número ONU que represente bien este transporte, lo que quiere Irlanda es transportar estas sustancias bajo un número ONU, que no es el que le corresponde, porque el que le toca le es incómodo, eso es su interpretación personal.

D. Enrique Sánchez entiende que, si existe un número ONU que sí se puede utilizar en el transporte a granel, se puede hacer un acuerdo bilateral o

multilateral para que se introduzcan unas disposiciones para que se pueda llevar. Lo que no es normal es que vayan a utilizar uno que no está definido y que, se está utilizando normalmente en la industria.

D. José Antonio Rodríguez cree que el problema está en hacer las exigencias de los embalajes y el tipo. Estos problemas también se dieron con el tema del COVID, cuando había que sacar grandes cantidades de material diverso todo junto, se generó un gran problema de envío porque no había embalajes adecuados a la clasificación que se estaba dando. Cuanto más exigente es la materia, más dificultades hay de localizar métodos de envío económicos.

Según D^a Isabel Freire esa es una situación muy particular y concreta. El tema es si se presenta en unas condiciones muy normales, como hay ahora.

D José Antonio Rodríguez está de acuerdo en que fue una situación puntual y muy concreta, pero se dio. Una cosa es que ocurra muy puntualmente y otra cosa es que si se puede prever se prevea. Hay materias que se transportan de manera muy esporádica y ahí están recogidas.

D^a Silvia García recuerda que, aunque se está hablando de residuos hospitalarios no se está hablando de sustancias infecciosas, son un tipo de residuos que no son sustancias infecciosas y son residuos que, aunque no sean de origen hospitalarios responden a residuos bastantes más convencionales.

D. José Antonio Rodríguez dice que es lo que se daba con el tema de los colchones, las batas y cosas por el estilo.

D^a Silvia García dice que los colchones y las batas ya eran sustancias infecciosas. Es una problemática muy diferente, lo único que tienen en común es que proviene de un hospital.

INFO 11

Entiende que Irlanda lo que indica es que tiene problemas, sobre todo, con la trazabilidad de los embalajes originales, es decir, para los transportes de embalaje vacío sin limpiar, se debe de saber qué se llevaba originalmente, el tipo de embalaje era esto y a veces es difícil comprobar. Lo que pregunta es si hay más países que tengan una problemática semejante, ellos lo que se están planteando es pedir una exención para el transporte nacional exclusivamente de estos embalajes.

Preguntan si estos embalajes, es una problemática conocida o si no tienen información al respecto. Lo que hace Irlanda es contarnos su problema, que reconocen que es suyo y que creen que van a resolverlo en el ámbito nacional, pero que si hubiera más países que tienen problemas semejantes podrían pensar una solución diferente.

D^a Silvia García dice que lo que se están planteando es una derogación nacional bajo la directiva 2008/68. La directiva permite derogaciones nacionales. En el momento en que se obligó a que el acuerdo internacional para el transporte internacional se aplicara también para el transporte nacional, se permitió que se pida en unos casos tasados unas derogaciones a esa directiva. España tiene dos derogaciones, pero hay otros países que tienen bastantes más, son casos muy concretos y tasados.

Lo que están planteando es hacer ese tipo de derogaciones, exclusivamente nacional para el transporte nacional dentro de Irlanda. Indican que, si este problema lo tienen más partes contratantes, en vez de plantearse una derogación nacional, se puede plantear otro tipo de solución en el marco del ADR.

D. José Antonio Rodríguez piensa que lo que hacen al final es decir que lo que desconocen es el origen de la documentación de los embalajes que llegan a su poder. D^a Silvia García contesta afirmativamente. Para D. José Antonio Rodríguez eso es muy frecuente y general. Eso llega a las empresas, son bases de proveedores y no hay trazabilidad o no hay documentación para ver si se puede reutilizar ese embalaje para otros productos, tienes el mercado, pero no las materias para ver si está válido, es difícil y hay casos que dan.

INFO12

Presentado por la Asociación Internacional de consejeros de seguridad.

Se refiere a cuando se hace un transporte con LQ, están planteando si convendría incluir la formación, en el caso de 8.2.3, de todo el personal distinto del conductor. Ahora mismo están exentos, tal cual está el ADR, el 1.3. lo aplica.

D^a Silvia García entiende que hay opciones de confusión porque el 1.3. refiere al 8.2., y en éste no viene como incluido.

Según D. Enrique Sánchez, en materia de formación deben de incluir los requisitos del 1.3.

D^a Isabel Freire dice que si se va al capítulo 3.4, estarían exentos, puede ser una incongruencia.

Para D^a Silvia García que estén exentos, todavía no está claro. Lo que dicen es que hay lugar a confusión porque el 1.3. sí se menciona, y a su vez, el 1.3. se refiere al 8.2 que no viene incluido. Se puede decir que el 8.2. estaría incluido de una manera indirecta porque el 1.3. se refiere al 8.2., pero que sería mucho más fácil para todo el mundo si el 8.2. estuviera directamente incluido.

A Enrique Sánchez le parece que es un camino especial. La sección 8.2.1. se refiere a otro tema, a conductores, y lo que dice el 8.2.3. claramente es que toda persona relacionada debe de tener la formación necesaria.

D^a Silvia García dice que todo lo dicho es correcto y está muy claro. La cuestión es que en este momento se está hablando de que para transporte bajo LQ, te dicen que tienes que aplicar el 1.3., pero no dice que hay que aplicar el 8.2.3. y da igual porque entiendes que el 1.3. hace referencia a que se aplique el 8.2.

D^a Isabel Freire indica que, en caso del consejero de seguridad, te vayas al 1.8, y en el caso de conductores o de tripulación en general al 8.2. Si eres conductor necesitas el carné ADR, si eres tripulación no conductores, la formación que puede darte la empresa o por otros medios.

D^a Silvia García dice que en el 1.3. en este momento, la nota dice que en referente a la formación de los miembros de la tripulación del vehículo, véase el capítulo 8.2, en lugar de esta sección.

D^a Isabel Freire indica que el 1.3. no aplica a los consejeros, entre comillas, te dice que en los consejeros hay que ir al 1.8 y para la tripulación hay que ir al 8.

D^a Silvia García tiene claro que hay que aplicar al 1.3., que se refiere a la formación de personas que intervienen en el transporte de mercancías peligrosas, que pueden ser conductores o acompañantes. Los conductores no deben tener el carnet ADR, pero sí que aplica a la formación para personas que no tienen el carnet ADR, aunque sea conductor y esto viene especificado en la nota 2, que viene en el 1.3.1.3, dice que para tripulaciones hay que ir al 8.2, y el 8.2.3. donde dice que si no tienes carné ADR debes tener unos conocimientos mínimos. Entonces, como el 1.3. se aplica, el 8.2.3. se debe aplicar, pero como no viene en la relación de que debe aplicarse por el LQ, ellos lo único que piden es que para evitar más confusiones y discusiones como esta, que se mencione aquí el 8.2.3.

INFO 15

Presentado por la Asociación internacional de consejeros IASA. El problema que plantea es determinar qué es una máquina y que es un equipo.

No siempre es fácil. Nosotros en las baterías, cuando se ha hablado de los elementos en transporte, desde la Dirección General se permitió la exención total. Siempre entendiendo que una batería no es un equipo. La batería suelta no es un equipo de maquinaria y entonces se ha cogido el total del peso de la batería. Pero no está claro siempre cómo catalogar algo así como equipo. Eso es lo que se está planteando.

Para D^a Silvia García la consecuencia básicamente es ese elemento en su totalidad, o solamente la cantidad de mercancías peligrosas contenida dentro de los elementos.

En baterías está claro porque hay muchos textos que desarrollan específicamente el caso de las baterías, pero hay todo tipo de maquinarias, equipos o elementos.

D^a Isabel Freire indica que pone como ejemplo el salvavidas. Hay una entrada de número ONU, cree que es un equipo.

D^a Silvia García cree que la pregunta general es cómo se distingue de qué es maquinaria o equipo.

Para D. José Antonio Rodríguez hay que tener cuidado con el tema de las balsas salvavidas, añade que eso va con el número de los airbags, donde no se aplica la cantidad de materia explosiva que lleva, se aplica el peso del equipo entero en las lanchas salvavidas y demás, ahí está la duda. Si se indica únicamente la materia pura habría que aplicarlos también en los airbags.

D^a Isabel Freire dice que no es fácil, cree que estaría muy bien que tuviéramos una relación de lo que es o no equipo.

D. Enrique Sánchez recuerda que existe una definición de máquina y también tiene una directiva, la máquina tiene un movimiento real.

A D^a Silvia García lo que le extraña, y se refiere al comentario que ha hecho D. José Antonio Rodríguez, es que, en el tema de explosivos, sí que está muy claro que lo que aplica es la cantidad neta de materia explosiva, entonces, si para los airbags, para su número ONU esta no es la manera de medirlos, tiene que venir en una disposición especial, habrá que verlo con detalle.

D. José Antonio Rodríguez indica que es el 3.2.6.8., que son dispositivos de seguridad. Si a estos elementos de seguridad no se les ha hecho una prueba, pasan a ser clase 1, de hecho, en algunos casos están suministrando los airbag como clase 1, con los problemas que genera.

Cuando se les hacen la prueba pasan a clase 9 y ya son dispositivos de seguridad, entonces ya no se discrimina ni contemplan como material explosivo, de hecho, van a categoría 4. En ese mismo número ONU 3268 se encuentran las lanchas salvavidas mediante otra disposición, 296. Una disposición es la 280, la otra es la 296 que es donde se recoge todo este tipo de balsas salvavidas.

Para D^a Silvia García habrá que estudiarlo con más detalle. Contestar a la pregunta que hacen de manera general le parece superficial.

INFO 20

Es un documento presentado por Finlandia. Anuncian una presentación que se va a hacer sobre vehículos con más de un remolque o con varias unidades.

D^a Julio Viartola comenta que, si se genera un debate del INFO 20, recuerda que hay un multilateral firmado, M-342, que está en vigor hasta el 2026 y se refiere al transporte nacional de vehículos euromodular con ADR.

Aunque la DGT no lo permite, es posible que en el futuro se permita. La Comisión Europea está modificando el reglamento de masas y dimensiones y va a introducir estos vehículos en el transporte internacional, desconoce los detalles. En el caso de que se genere un debate, piensa que es el momento de intentar meter su contenido en el ADR, que se imagina, que es lo que quiere Finlandia y algún otro país más.

Hay un problema, ahora mismo, el Reglamento 13 no está modificado para completar estos vehículos, en el caso de que se metiera habría que meter el Reglamento 13 más unos requisitos adicionales, que cuando se habla de ellos, aquí en España, ya estarían resueltos por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, pero quiere decir que no sería suficiente con el Reglamento 13. Lo dice porque si surge el debate, se tenga una ligera idea de por qué lo plantean ahora, porque el reglamento de masas y dimensiones se va a cambiar este año y en las reuniones que han tenido es muy posible que los vehículos modulares puedan hacer pasar fronteras.

D^a Silvia García pregunta si lo que está cambiando ahora es el reglamento de pesos y medidas de la directiva europea.

D Julio Viartola contesta afirmativamente, va a mandar un correo con un resumen de lo que quieren los finlandeses. Van a sacar este tema porque hay una propuesta, aunque todavía no es firme, pero hay reuniones de trabajo para que el euromodular se pueda utilizar en toda Europa, todavía no se sabe en qué condiciones. Lo que ahora firmamos como acuerdo multilateral, sería conveniente que pasará a ser ADR para permitir el transporte ADR modular entre varios países, por eso lo introducen en este momento. Se imagina que habrá debates sobre esto y que en la próxima reunión habrá una propuesta.

D. Jesús Soriano dice que en el capítulo 8.1.1 del ADR se indica que una unidad de transporte cargada de mercancías peligrosas, en ningún caso podrá llevar más de un remolque y semirremolque. D. Julio Viartola ha comentado lo del acuerdo multilateral y pregunta si es esto sobre lo que habla.

D. Julio Viartola recuerda que el acuerdo multilateral lo que dice es que permite más de un remolque o semirremolque entre los países firmantes del acuerdo que son los países nórdico y España.

Añade que tenemos euromodulares que todavía no los permite ADR, pero es posible que se les permita en muy poco tiempo. El problema está planteado a nivel europeo y sería el momento de hablarlo ya en el ADR.

D. Jesús Soriano dice que pensando en la industria no tiene una necesidad imperiosa, urgente, automática para que el vehículo euromodular de 32m lleve mercancía peligrosa. Lo que siempre recuerda es que esto es muy importante para la industria de los productos de limpieza, los vehículos pueden llevar mercancía peligrosa bajo el LQ.

Es superimportante porque ahora en España va a haber una modificación de masas y dimensiones y automáticamente el 32m modular va a

poder circular en toda la red de alta capacidad. Eso quiere decir que podrán llevar mercancías peligrosas. Tampoco hay que olvidar la diferencia que hay entre España y los países nórdicos, de densidad de población y los grandes espacios que tienen en los países del norte de Europa. Piensa que el capítulo 8.1.1. del ADR va a ser difícil mover.

D^a Silvia García recuerda que este acuerdo multilateral se lleva prorrogando de uno original, que se firmó antes de su llegada. Lo que se le transmitió es que España lo firmaba, no para llevar más remolques, sino porque queríamos llevar el Dolly, la quita rueda, que requiere que se matricule y si lleva matrícula es vehículo. Es decir, que los semirremolques normales no se podrían llevar en España, salvo que firmemos este acuerdo porque en España se considera el Dolly como matriculado y el matriculado se considera vehículo, si no esto no cuadraría. España firma esto no para poder llevar remolques en fila sino para poder llevar quinta rueda. Nosotros nos hemos acogido a este acuerdo multilateral, los países nórdicos lo quieren para una cosa y nosotros la queremos para otra totalmente diferente o al menos, es lo que contaron en otro momento. No ha encontrado ninguna documentación justificativa al respecto, se pierde en el tiempo. Esto es la filosofía que le indicaron que había detrás de esto.

Nosotros necesitamos ese acuerdo multilateral para nuestro transporte normal. No para hacer transportes extraordinarios. Si no tuviéramos este multilateral, lo que habría que hacer es pedir una exención. Sería pedir una exención a la Unión Europea a la directiva para que nos permita usar dos remolques indicando que lo que queremos usar es la quinta rueda, no el remolque.

D. Julio Viartola recuerda, que cuando se presentó este acuerdo, ellos lo apoyaron pensando en el proyecto del euromodular, que ya se empezaba a hablar de él. Aunque le comentarán eso, pienso que se perseguía más el proyecto de euromodular que lo otro, porque el Dolly implica ser euromodular o de transportes especiales, que no es el caso del ADR, piensa que fue la intención suya cuando solicitaron que se firmará y se firmó.

Punto 4.- Otros Asuntos

D^a Isabel Freire informa que el servicio de Publicaciones les ha dicho que ya se está maquetando el ADR 2023 y tienen el compromiso de que 1 de julio esté lista la edición en papel del ADR 2023 en papel, recuerda que en febrero se puso a la venta el pdf, con todo el sombreado y las enmiendas.

También quiere anunciar que ya casi está lista la aplicación de la adscripción en la página web de la Dirección General, que está terminando su periodo de pruebas. Se va a organizar una jornada para explicarla, primero a las Comunidades Autónomas y más tarde al público en general. Esperan que esté lista a finales de mayo principios de junio.

D^a Silvia García recuerda que el día 2 de junio se va a celebrar una jornada de presentación de las diferentes enmiendas en los diferentes modos

de transportes aplicable a partir del 2023, hay la posibilidad de participar tanto en personas como online.

Anuncia que está convocada para el 28 de junio, la reunión de todas las subcomisiones para analizar los documentos que se van a presentar para la reunión del Libro Naranja. La siguiente reunión conjunta de carreteras y ferrocarril será la semana del 11 al 15 de septiembre.

Madrid, 10 de mayo de 2023.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas por Vía Aérea

Secretaria de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas por Vía Aérea