



ACTA DE LA REUNIÓN DE 12 DE SEPTIEMBRE DE 2018  
DE LAS SUBCOMISIONES PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y POR FERROCARRIL

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D: Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> Irene González Álvarez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D. José Merino Salamanca, del Ministerio del Interior.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF

D. Francisco Javier Segovia Balado, de AESF

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior

D. Luis Alberto Paralle Lorente, del Ministerio de Defensa.

D. Fernando Sánchez Gutiérrez, de Castilla la Mancha

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

D. Juan Antonio Balbín Valentí, de FEDECOS

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

En Madrid, a las 10:00 horas del día 12 de Septiembre de 2018, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión conjunta de las Subcomisiones del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.**

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión y, al no haber ninguna objeción al mismo, queda aprobado.

**Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior.**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 8 de Marzo de 2018 y de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril celebrada el día 23 de Mayo de 2018, y, al no haber ninguna objeción, quedan aprobadas las citadas Actas.

**Punto 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta RID/ADR que se va a celebrar en Ginebra del 17 al 21 de septiembre.**

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este punto se van a revisar los documentos que se presentarán en la Reunión Conjunta RID/ADR que se va a celebrar del 17 al 21 de Septiembre en Ginebra. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 18. Presentado por España. Este tema se presentó en la última reunión a raíz de una inquietud que nos trasladó un transportista sobre el UN 2683. Es una sustancia corrosiva, inflamable y tóxica y que tiene el número de peligro 86 pero parece razonable asignarle el número 836, que en este momento no existe y que habría que crearlo. Puede parecer excesivo crear un número para un solo UN pero no hay que olvidar que la información que



D<sup>a</sup> Nuria Cosido Pardo, de SEDIGAS

D Andrés García Estrella, de Transportes A. Martín, S.L.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

D. Jorge Mérida Lozano, de la Asociación de Fabricantes de Gases

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER.

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

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Cristina Diez Sedano, de CONSESUR.

D. Dulce Díaz Fresno, de CETM

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL QUIMICA

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Antonio Sánchez Martín, de COMSA.R.T.

D<sup>a</sup> Verónica Uturbe Fernández, de ADIF

D<sup>a</sup> Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Enrique Espiago del Tiempo, de ADIF

D<sup>a</sup> Sara Macho del Rosal, de RENFE MERCANCÍAS

D. Oscar Gabriel González Teixeira, de TRANSFESA

D. Carlos Omaña de FAPROVE

Secretaria:

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

puede trasladar en caso de accidente a bomberos, policías, guardias civiles puede ser muy importante.

En la última reunión esta propuesta suscitó un debate sobre la sistemática general de asignación de estos números. Se ha creado un pequeño grupo y junto con Alemania, los Países Bajos y Polonia donde se analizó la sistemática de asignación estos números. Se vuelve a mandar la propuesta con el apoyo de los tres países mencionados que están con nosotros esbozando la propuesta.

D. Enrique Sánchez pregunta por qué no se ha utilizado un número que ya existe que es el 638 que ya recoge las toxicidades porque el número de peligro no implica prevalencia de un número sobre otro.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que se transmite una información adicional que en este caso es que el riesgo más importante es el corrosivo pero todas las sustancias que empiezan por 6 son de la clase 6.

DOCUMENTO 19. Presentada por España. En España se está haciendo un trabajo concienzudo de revisar los nombres de los números ONU porque en el Libro Naranja se han puesto unos nombres de los números ONU, en el Código IMDG, que tiene una traducción oficial por parte de la OMI, se han puesto otros nombres en los mismos números ONU y en las Instrucciones Técnicas de la OACI, que también tienen traducción oficial al castellano, se han puesto otros nombres de números ONU y en España con el RID y el ADR también se han puesto otros nombres de número ONU. Hemos llegado al acuerdo de homogeneizar todos con lo que viene en el Libro Naranja y si los que hay en él no lo vemos correcto cambiarlo y en el Libro Naranja y en todos los acuerdos internacionales.

Fruto de estos trabajos de ir comparando distintas tablas han reparado en el UN 1010 butadienos no es que haya diferencia en la traducción si no que en el RID y el ADR la definición y el UN 1010 es distinta que en el Libro Naranja, donde dice que tiene contiene más del 40% en butadienos y en el RID/ADR fija que la presión del vapor, una temperatura, densidad; son dos definiciones distintas que abarcan rangos de sustancias distintos. Han estado intentando averiguar porque existe esta diferencia y parece que hace veinte años cuando este UN se introdujo hubo una discusión muy grande entre la UIC y Estados Unidos y se afirmaba que había sustancias que tenían menos de 40% de butadienos que podían tener un cierto peligro y por este motivo el RID y ADR se separó del Libro Naranja. Esto lleva ya veinte años los americanos y el resto del mundo menos Europa transportan los butadienos del más del 40% bajo este número ONU en Europa solo se transportan con más del 40% de butadieno con los cual



parece que no existe una necesidad aguda de seguir manteniendo esta diferencia. La propuesta que hacen es homogeneizar con el Libro Naranja, aunque implica incluir menos sustancias de las que había en este UN, pero realmente han intentado mantener conversaciones con varios países y han buscado datos y la mejor manera de que todos obtener datos de todos es mandar una propuesta. Habrá que esperar si se consigue eliminar esta diferencia con el Libro Naranja.

D. Jesús Soriano dice que en la propuesta que se indica en el documento entiende que lo que se está proponiendo es la armonización de una única denominación, no se está decantando por si más o menos del 40% de butadieno o por la presión de vapor o densidad.

Dª Silvia García indica que en el párrafo 11 del documento propone homogeneizar el nombre y descripción con número ONU 1010 tal y como aparece en el reglamento modelo.

D. Jesús Soriano dice que lo que ellos transmitido a la Subcomisión es que la denominación que aparece en el ADR/RID es la más adecuada, más científica y la que discrimina mejor el tipo de mercancía a la hora de aplicar el UM 1010.

Para Dª Silvia García las dos denominaciones son científicamente exactas, es fácil saber si tiene más de un 40% de butadieno. También es relativamente fácil comprobar la temperatura, la presión... Comprende las razones por la que se quiere mantener la definición del RID/ADR, pero no parece una justificación suficiente como para proponer modificar el Libro Naranja, porque también le han transmitido también que no se transporta en España con menos de un 40% de butadieno. Desde el 2017 la versión en castellano, fruto de homogeneizar con el Libro Naranja, consta la definición del 40% y solamente ha habido una persona que le ha llamado la atención sobre esta sustancia que es el representante de REPSOL, con lo cual no parece haber un problema por acogerse a la definición del 40%. No tiene argumentación suficiente como para ir al Libro Naranja y hacer la propuesta, por eso se hace la propuesta en la Reunión Conjunta para modificar y unificar con el Libro Naranja. El fin es unificar, una versión o la otra, esta estrategia parece que puede tener mejores frutos.

D. Jesús Soriano dice que como contraejemplo dice que las argumentaciones que se apuntan de que en Estados Unidos utilizan esa definición y no ha pasado nada no le parece que sea válido también en todo el territorio ADR/RID se está utilizando el otro criterio y todo va bien entiende que es el enfrentamiento de dos territorios.

Dª Silvia García dice que está diciendo que en España no se transporta butadienos de menos del 40% con lo cual está utilizando de facto la definición del Libro Naranja. En España y en Holanda, como han comprobado, también ha preguntado a AGEPL y a EIGA también. Quién está utilizando realmente la definición del RID y ADR, que le conste nadie, si no se está utilizando y en ese caso para que se están esforzando en mantener esa diferencia.

D. Jesús Soriano dice que actualmente el RID/ADR se basa en la presión del vapor y la densidad, eso es lo que está utilizando toda Europa. El hecho de describir una mercancía por el porcentaje de una determinada sustancia química también hace que se pueda pensar cual puede ser la evolución de ese tipo de mercancías. Actualmente todo el mundo está trabajando de esta forma con menos del 40% y cree que una definición que no se basa en ese componente sino que se basa en otras características físicas cree que tienen más recorrido. Cree que científica y técnicamente la forma de discriminar es más exacta viendo presión de vapor y densidad que no fijarte solamente en una sustancia, cuando esa sustancia esta mezclada con otro tipo de hidrocarburo. La industria es muy dinámica y el tema de los hidrocarburos ahora se está moviendo mucho, hay formulaciones muy diferentes esa es la razón por la cual FEIQUE pide que la definición sea la que tenemos actualmente en el ADR/RID.

DOCUMENTO 21. Presentado por COSTHA. Dicen que quieren transportar packs de productos listos para la venta que no hay que desembalar, hay que abrir el embalaje y que están directamente preparados para ser colocados en el supermercado y que la gente se los pueda llevar. Quieren que se pueda transportar como cantidades limitadas. Propone que bajo cantidades limitadas se puedan llevar packs de hasta 550 Kilos.



D. Enrique Sánchez después de leer el documento cree que el pack de este tipo se puede asimilar a un sobreembalaje y no tiene límite ni nada, solamente tiene que cumplir las condiciones para amarre de los bultos que contiene las cantidades limitadas en ese pack y que cumplan las condiciones del embalaje. Al final es unir una serie de cajas con cantidades limitadas de bultos dentro de otra caja mayor y que una vez que se abre tiene un sistema de presentación de embalaje a ese pack..

D. Eduardo Gómez dice que no se está discutiendo que esto esté prohibido transportar, la propuesta de COSTHA es que estos pack de productos listos para la venta de 550 Kg se puedan adscribir a las excepciones de cantidad limitada. Hay que tener en cuenta que las cantidades limitadas son una excepción por dos motivos principales: primero para facilitar el reparto de pequeñas cantidades y segundo que en caso de emergencia se pueda poner a salvo la mercancía no dañada de forma manual sin tener que utilizar medios mecánicos. En el momento en que se está utilizando los citados pack o se está diciendo que es un sobreembalaje, Está en contra totalmente de esta propuesta porque se rompe la idea por las cuales se crearon las cantidades limitadas.

D, Jesús Soriano dice que desde FEIQUE también está en contra de esta propuesta. Cree que pretender alterar un poco las interpretaciones que se hacen sobre precisamente el tema del sobreembalaje e intentar introducir en mercancías peligrosas un bulto que prácticamente pesa 0,55 toneladas tiene unos riesgos que no se deben asumir en la legislación, está totalmente de acuerdo con las dos intervenciones anteriores.

D. Antonio Sánchez quiere hacer notar que en el texto de COSTHA repite mucho la palabra expositor y por otra parte entiende que a todos los presentes nos da miedo, porque puede ser un coladero porque nadie va a certificar y asegurar que aquel sobreembalaje que se lleva vaya a ser utilizado como expositor y no es comprobable en la etapa de carretera por lo menos. Le parece bien tener una opinión negativa al respecto y también porque rompe la estructura y la metodología de las LQ.

D. Enrique Sánchez indica que actualmente por lo que detecta en el transporte de cantidades limitadas las cajas que contienen que son los bultos de cantidades limitadas cajas de un tamaño variable se incorporan encima de una paleta y conforman un sobreembalaje, el ADR que establece claramente que cuando se usa el sobreembalaje se le ponen unas marcas, actualmente se están transportando paletas o cajas sobre paletas que contienen del orden de 400 y 800 kilos fácilmente. Si se sustituye el retractilado de las cajas que lleven cantidades limitadas por una envoltura que si no se ven las marcas de los bultos se tienen que poner fuera, esa envoltura va a tener que cumplir los criterios que establece el ADR desde el punto de vista de embalado etc, en general pero se seguirán transportando las cajas como cantidad limitada que son los treinta kilos por bulto, que no es el sobreembalaje es la caja de 30 kilos o la bandeja con los 20 kilos.

D. Arturo García desde su punto de vista piensa que lo que se pretende es eliminar la caja de hasta treinta kilos de los embalajes de cantidad limitada. En la foto que aparece directamente son en los envases exteriores en estos cajones de hasta 450 kilos es una deficiencia en la seguridad. Piensa que esto debería de venir del Libro Naranja al afectar a los otros modos de transporte y que daría problemas en el aéreo y en el marítimo; hay que tomar la decisión conjunta de admitir esto, desde luego las pruebas que pide para la LQ es posible que no se cumplieran con este tipo de envase al necesitar cierta resistencia. Hay que valorar que pruebas se le haría a este tipo de envase para que fuera válido para el transporte seguro.

D. José Antonio Rodríguez no está muy de acuerdo con la propuesta pero no hay que perder de vista que el ADR entre otras materias en el 1.2.5.3 posibilita que cuando los bultos van paletizados, los envases y embalajes no están homologados, con lo cual habría un agravio comparativo.

D. Enrique Sánchez dice que si los embalajes que se utilizan para cantidades limitadas tanto en su interior como en su exterior no requieren la homologación, no se aplica el 4.1.1.3. El ADR incluye muchas disposiciones de embalaje en donde no es necesario que este homologado. Lo que cree que se está discutiendo aquí es si se puede admitir que todo ese conjunto de 550 kilos se ha considerado como una cantidad limitada: Su criterio es que ya está definido a nivel mundial que es cantidad limitada es unos embalajes pequeños que no pueden pasar una cantidad determinada o unos objetos o artículos que van dentro de un embalaje exterior y que si es en una caja o bidón no puede pasar de 30 kilos y si va en bandejas



retractiladas no puede pasar de 20 kilos. Ese es el bulto y además con una marca de peligro, no con una etiqueta. Esto es el que después se retractila se prepara para que sea más fácil su manejo y es lo que utiliza todo el mundo para el traslado de productos. Nosotros ya tenemos definidas las cantidades limitadas, ahora se presentan estos expositores, podrían ser sobreembalajes, pero sin cambiar la caja de 30 kilos que protege a los embalajes pequeños se modifican sus características.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que por las fotografías que han puesto en el documento no está compuesto por bultos aislados, es un elemento único.

DOCUMENTO 22. Presentado por EIGA. Está relacionado el transporte de los recipientes a presión aprobados por el departamento de transportes de Estados Unidos de América. Hay unas botellas que son las de tipo DOT que se pueden transportar y usar en Europa por un Acuerdo Multilateral M-299. Pero la posibilidad recíproca, que vayan las botellas europeas a Estados Unidos para su utilización y venta, de momento todavía no existe. Hay un proceso en marcha para un reconocimiento mutuo en Estados Unidos y el día en que ellos lo integren se les ha prometido que a la inversa vamos a incluir también unas propuestas equivalentes en el RID y ADR. En este documento lo que muestra EIGA es una comparativa de los que se propone cambiar en el RID, ADR y ADN y también en el CCR estadounidense, parcialmente parece que es algo más favorable para el mercado europeo que para el americano.

D. Jorge Mérida entiende que la propuesta de EIGA marca unos plazos muy largos para la entrada en vigor, ya que se habla de que entre en vigor en el ADR del 2021 y que se tendría que tramitar otro acuerdo multilateral para cubrir los años del 2019 al 2021. La propuesta se presenta ya porque los plazos de reconocimiento mutuo en Estados Unidos estarán bastante aquilatados a que las dos propuestas entren en vigor en unos plazos similares. Creen que si ya se presenta la propuesta formal, se ha hecho el trabajo, se ha hecho la comparativa y el proceso está en marcha en Estados Unidos; el aprobarlo no representa un riesgo. Ellos podrían tomar la misma postura, hasta que Europa no apruebe nosotros no aprobamos. También se ha hecho una modificación para eliminar a una parte que no correspondía en la parte e CCR y cree que los esfuerzos están en ese camino. Desde su punto de vista propone el apoyar la propuesta formal ya que el proceso ya está muy maduro.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que aunque no parece muy descabellado en este momento lo que hay en vigor es un acuerdo multilateral que permite la entrada de botellas norteamericanas y no se permite la entrada de botellas  $\pi$ , con lo cual claramente la situación es desfavorecedora para el mercado europeo. Los representantes de mercancías peligrosas del Gobierno americano no son capaces de asegurar con rotundidad que está medida se va a aprobar. Dicen que hacen todo lo posible pero no lo pueden asegurar.

La postura de bastantes países europeos es muy clara, no habrá aprobación definitiva hasta que no esté en vigor en Estados Unidos, al día siguiente de su entrada en vigor tienen el compromiso firme de que lo estará también en Europa porque de momento ellos tienen todas las facilidades del mundo y nosotros no.

Recuerda que España no es firmante del acuerdo multilateral y que hay que cumplir otros requisitos adicionales del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para poder importar estas botellas, eso se puede hacer independientemente del acuerdo multilateral. Por tanto el procedimiento sigue siendo igual y desde su punto de vista no cree que haya un cambio a corto plazo que se vaya a producir que haya que resolver urgentemente. Los países firmantes de este Acuerdo lo volverán a firmar si lo creen pertinente, este acuerdo es la única medida de presión para que el Gobierno de Estados Unidos incorpore estos textos en su reglamentación.

D. Jorge Mérida recuerda que el origen de esto es que nosotros tenemos necesidad de importar productos que ellos fabrican allí, que nosotros no tenemos y que en el lado contrario es prácticamente nulo, es decir, nosotros no exportamos gases electrónicos de altísima pureza a Estados Unidos y que España está en una condición de inferioridad con los países firmantes del Acuerdo Multilateral M-299, porque estos pueden importar y mover entre países mayores cantidades y nosotros lo tenemos que hacer de Estados Unidos directamente a un coste ostensiblemente mayor, lo que hace Alemania lo importa y lo vende a Austria, a otros países que lo tienen firmado y nosotros no tenemos acceso a ese mercado, con lo que nuestra competencia se ve bastante mermada, traerlo directo de Estados Unidos es bastante más caro.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que desde el punto de vista económico le parece una desventaja, pero el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo opina que las condiciones adicionales que ellos imponen son importantes, les hará llegar estos comentarios pero es su criterio.

DOCUMENTO 24. Presentado por Rusia.

DOCUMENTO INFORMAL 14. Presentado por ECMA/EIGA. Se hace referencia a lo ya hablado en la reunión pasada donde Rusia presentó un documento informal. En este documento de EIGA se cita lo que en aquel momento se indicó en el acta de la reunión anterior que es que aunque las directivas ya no sigan en vigor tienen unos anejos técnicos que siguen siendo de uso público y que están libremente accesibles al público y que son esos datos los que realmente hay que retomar y mantener. También recuerdan que se solicitó al CEN que hiciera una norma equivalente que contuviera estos datos pero de momento todavía no se han iniciado estos trabajos.

Para D. Jorge Mérida la propuesta de EIGA es muy razonable eliminar los anexos técnicos no tiene ningún sentido ya que dejaría al mercado desabastecido de un tipo de botellas que están hechos de acuerdo con esas normas que es lo que dice el documento. Su postura es apoyar firmemente la propuesta de EIGA.

DOCUMENTO 25. Presentado por Francia. Esta propuesta está relacionada con un grupo informal de telemática presenta el acuerdo final de lo que va a ser un sistema de utilización de carta de porte electrónica y documentación electrónica para el transporte de mercancías peligrosas. Es un memorando que han desarrollado entre varios países que son los que de momento lo van a firmar: Alemania, Francia, Bélgica, Italia y Holanda. Es una comunicación a la Reunión Conjunta pero realmente funciona al margen de ella, es un acuerdo entre países particulares.

Para D<sup>a</sup> Nuria Lacaci no es algo novedoso, en algunos países europeos está implantada ya en el CMR, la carta de porte electrónica. Uno de ellos son los Países Bajos que no forman parte de este grupo de trabajo que está integrada por Alemania, Francia, Bélgica, Austria y Reino Unido. En España se está poniendo en marcha el CMR electrónico y carta de porte electrónico ya hace tiempo, se han hecho pruebas piloto. Le gustaría que se tuviera en cuenta que aquí hay un desarrollo y plataformas que encajan dentro del modelo que propone este grupo de trabajo, estas plataformas encajarían dentro de lo que se entiende como TP1 que serían plataformas comerciales que permitirían el diseño y la obtención de la carta de porte electrónico y que todo esto ya está funcionando y no solo en España también en otros países europeos. Quiere comentarlo para que se tenga en cuenta en su momento y que no entre en conflicto todo el desarrollo que hay y que la Asociación Internacional de Transporte por Carretera está apoyando.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que la IUR también es consciente de este desarrollo y seguramente lo está siguiendo atentamente. España no ha entrado en este grupo de trabajo, y esto impide que hayamos sido capaces de fijar las condiciones que tienen que tener los TP1 ó TP2, si algún día queremos entrar tendremos que aceptar las condiciones que haya ya establecidas porque lo que no tiene ningún tipo de sentido es establecer varios formatos de carta de porte electrónica en Europa. Precisamente por eso es por lo que este grupo está informando continuamente de sus avances y sus progresos, para que todos seamos conscientes de lo que están haciendo de la forma de trabajar y si hay algo que comentar que se pueda hacer. Entiende que los proveedores que se ha indicado podrían ser TP1 el día que España decida participar o no.

También hay borrador de directiva ahora sobre documentación electrónica en el transporte y entiende que antes o después va a obligar a todos. Hay que esperar que todo esto sea compatible el día de mañana.

DOCUMENTO.29. Presentado por Francia. Para el RID/ADR 2019 había una serie de normas que se están cambiando para acomodarse a los textos del RID/ADR 2019. El problema es que estas normas no han estado a tiempo como para que se puedan incluir para los cambios del 2019, sin embargo los cambios para el ADR/RID 2019 si están aprobado y van a entrar en vigor. Esto genera un pequeño lío.

DOCUMENTO INFORMAL WP. 12. Presentado por Holanda. Donde se adjuntan los sitios donde estaba previsto que se metiera incluyera en el RID/ADR 2019 las referencias a estas normas. El criterio de Naciones



Unidas es que debería de haber estado en junio de 2018 y no lo estuvo y por lo tanto no se han incluido. Hay un problema que hay que subsanar, pero no se sabe cómo.

D. Carlos Omaña dice que en el RID no estarán contempladas estas versiones de la normativa pero debido a que son versiones más completas y las versiones antiguas por ejemplo la de la inspección figura una versión del 2007 creen que de forma oficial bien a través de las Naciones Unidas o de los gobiernos de cada país, en concreto a lo que se aplica en España, cree que se debería alentar al uso de la última versión porque las dos versiones se van a poder utilizar tanto las del 2007 como la del 2018 puede que haya enfrentamientos normativos.

D<sup>a</sup> Silvia García no va a haber enfrentamientos normativos porque no puede utilizarse las dos versiones porque en el RID y ADR se hace referencia a la versión antigua y tienes que utilizar.

A D. Carlos Omaña le parece que se puede utilizar una norma de referencia.

D<sup>a</sup> Silvia García le dice que no en estos casos. El tema está en que no se puede decir de manera general que siempre se coja la última porque la última norma que se ha desarrollado pudiera no ser compatible con el RID y el ADR. Esa norma general de coger siempre la última no existe, es un problema y España que es firmante de un acuerdo internacional como es el ADR y RID, no puede decir que independientemente de lo que pone aquí que se aplique la última norma. La única manera jurídica que habría de resolver esto es hacer una versión RID 2019 bis y ADR 2019 bis, con todo lo que eso implica que es una nueva tramitación por la Unión Europea, una nueva tramitación de una nueva directiva, una nueva revisión al BOE y su publicación y un pequeño mareo para todos los usuarios que están acostumbrados a que el ADR y el RID se publican con fechas fijas y eso de tener versiones asteriscos no va a gustar mucho. Puede haber una solución que se le escapa, pero el tema es que hay que aplicar el RID en vigor y el del 2019 va a tener unas referencias a las normas antiguas y a su vez las referencias a estas normas están en conflicto con todos los apartados del 2019, con lo que el lío está garantizado. Es un problema jurídico que habrá que resolver de alguna manera y en la propuesta no se contempla ninguna solución.

D. Enrique Sánchez pregunta si no se está viendo o no se está pensando a nivel de los grupos de trabajo del WP15 con todos los problemas que están dando las normas el ir a la opción que tiene la Unión Europea de normas armonizadas que no tienen carácter obligatorio, son el elemento de referencia solamente. Cuando hay un accidente en Europa de riesgos laborales o de equipos a presión se toma como referencia que existe una norma armonizada para verificar eso, pero el usuario, el fabricante, opta por lo que él quiera hacer justificando los requisitos esenciales de la normativa y el ser las normas obligatorias genera unos problemas muy grande porque no es solamente lo que estás hablando de que se ha retrasado es que las traducciones muchas veces no coinciden eso ya lo dijo Finlandia que tenía un documento que había comentado el sistema hay un problema jurídico porque la norma se convierte en legislación creando unos problemas importantes. Lo que no entiende es la obligatoriedad de las normas.

D<sup>a</sup> Silvia García es bien consciente de que esto fue una decisión tomada hace unos años y con su partidarios y detractores pero se puede volver a plantear la contraria, es una decisión que se ha tomado hace unos siete años.

Para D. Enrique Sánchez los problemas que se están creando son mucho más que las ventajas.

D<sup>a</sup> Silvia García está de acuerdo, pero hasta que no se haga una propuesta para cambiarlo, es lo que hay.

DOCUMENTO 31. Presentado por Holanda. Se refiere a las cisternas hechas con plástico reforzado de fibra y lo que solicita es introducir un codificación que corresponda a la sustancia que pueden transportar y no a la resistencia que sea propia de la cisterna.

D. Jesús Soriano se ha leído la propuesta e inicialmente tenían una idea sobre el uso de las cisternas de plástico reforzado debido a las limitaciones que nos imponen diversos agente de la cadena de suministro de hallazgos que han tenido sobre el tipo de rotura que tiene en el tráfico intermodal sobre todo el marítimo con



dos mercancías que aquí se hace referencia: el hipoclorito y el ácido clorídrico. Hasta donde conoce en la industria española no se utiliza este tipo de transporte en los contenedores cisterna. Lo que le preocupa de la propuesta es que no lo ve clara, en el sentido de que está afectando a codificaciones de cisterna que son para cisternas metálicas, no se sigue la actual forma de clasificación a la hora de seleccionar que tipo de mercancías son. En el Capítulo 4.4. del ADR se dice que para que se lleve mercancía en una cisterna de plástico reforzado es una condición necesaria, pero no suficiente, que se cumpla con el Código de cisterna que siempre se hace para las metálicas y hay una serie de requisitos adicionales. Esta propuesta lo que pretende es que sea obligatorio poner el código de la cisterna en la cisterna. Lo que le preocupa es que cualquier agente o figura en la cadena de suministro vea que una cisterna de plástico reforzado, tiene una codificación de cisterna metálica puesta en su placa y piensa que todas esas mercancías que tienen esa codificación pueden llevarse y eso no es así, el código de cisterna se utiliza para saber si puede llevar si una cisterna de plástico reforzado puede llevar o no la mercancía solamente si se cumple además de esa condición otras cuatro más que tienen que ver con la presión de vapor, con las clases y que las cisternas de plástico reforzado se construya conforme al punto 6.9.. No tiene argumentos para oponerse al que se dé información en una placa de cisterna de plástico reforzado, pero eso va a provocar confusión porque habrá personas que interpreten que con ese código de cisterna se pueden llevar todas las mercancías que tengan ese código de cisterna en la columna y cree que las tres propuesta que hay no está de acuerdo con ellas en la forma en la que están redactadas.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que es una propuesta poco clara. A la lectura de la propuesta ha interpretado que no piden marcar el código de cisterna metálica equivalente, piden el código correspondiente a la sustancia más extrema que se podría transportar. Hay que mirar las sustancias que se pueda transportar en estas cisternas reforzada de plástico y la tenga más peligro, esa es la que eliges en la cisterna metálica equivalente y se marca eso, eso es lo que ha entendido del documento.

D. Jesús Soriano eso también es lo que él ha entendido, pero no es válido porque para eso hay un capítulo 4.4. en el ADR sobre cisternas de plástico reforzado y el capítulo 6.9 donde se desarrolla todo lo referente a la construcción es ese tipo de cisternas, no debería de haber una correspondencia biunívoca una vez que se aprueba esta propuesta, código de cisterna metálica directamente vinculado a una mercancía. No es correcto, piensa que la propuesta lía bastante porque todo el mundo piensa que a la hora de saber si esta cisterna de plástico reforzado puede llevar esta mercancía lo primero que se piensa es el código de la cisterna metálica y de hecho es una condición necesaria hay que hacer todo ese proceso y cumplir unos requisitos ADR que están citados: conforme a los requisitos tecnológicos del 6.9 de construcción, el tema de la presión de cálculo, la de vapor a 50°. No lo ve claro.

D. Dulcé Díaz cree que el objetivo de esta medida es volver un poco a los certificados ADR anteriores a los códigos, que se especificaba que productos eran los que se podían llevar en esa cisterna. Coincide con D. Jesús Soriano, es que intentando buscar el facilitar que cisterna y que producto se puede transportar, obvian cosas que si pueden afectar a la seguridad. Si encuentran otra manera de facilitar que productos se pueden llevar en estas cisternas de plástico les parecerá bien, cree que tiene lagunas importantes y no se debería de apoyar.

DOCUMENTO INFORMAL 7. Presentado por ITCO. Una enmienda que ha propuesto a las definiciones en el 1.2.1. y lo que quieren es separar las obligaciones de los dueños y de los operadores de los contenedores y quieren meter dos definiciones separadas, parecidas pero no iguales para lo que es el operador y el titular de los contenedores.

D. Jesús Soriano indica que desde FEIQUE están de acuerdo con la propuesta de separar la definición de estas dos figuras, pero ven que es necesario valorar y establecer la definición de las obligaciones de cada uno en el lugar del ADR que corresponda. Las definiciones que ahora se encuentran en el ADR y RID de lo que es las obligaciones del operador cisterna no son válidas, han visto que hay determinadas obligaciones que serían del propietario registrado y otras se mantendrían por el operador del contenedor, también han visto que en el ADR la figura que usan es la de en vez de operador la de explotador de cisternas. Cree que al final habrá que decantarse por una traducción u otra. Cree que hay que definir las obligaciones de cada agente.





D<sup>a</sup> Silvia García dice que habrá que revisar la traducción.

**Punto 4. Otros asuntos.**

D. Eduardo Gómez quiere anunciar que seguramente la semana que viene se podrá en marcha la aplicación de los nuevos informes anuales de los consejeros de seguridad para que se puedan ir cambiando las tablas auxiliares para vehículos y digan si tienen o no problema de acceso a ellas y si se acomoda a las peticiones que han hecho, con la advertencia de que no se puede mandar ningún informe anual porque el enlace a internet con las bases de datos permanecerá cerrada hasta el próximo día 2 de enero, simplemente es para que vayan manejando la aplicación y familiarizarse con la aplicación.

Se va a publicar una especie de manual guía de manejo de esta aplicación, no se ha podido hacer antes porque hasta última hora ha estado en fase de pruebas y como toda aplicación nueva han surgido problemas que se ha ido modificando. Básicamente lo que se explicó aquí se ha ido se ha llevado a cabo las peticiones que se hicieron en su día se han atendido para hacer unos cuadros y tablas más lógicas. Recuerda que las tablas funcionan a base de códigos digitales y hay que atender a las instrucciones que dé el cuadro con los dígitos.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 12:45.

Madrid, a 12 de septiembre del 2018

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero

Presidente de las Subcomisiones para la  
Coordinación del Transporte de Mercancías  
Peligrosas por Carretera y Ferrocarril

Secretaria de las Subcomisiones para la  
Coordinación del Transporte de Mercancías  
Peligrosas por Carretera y Ferrocarril