



ACTA DE LA REUNIÓN DE 14 DE SEPTIEMBRE DE 2017
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

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

Asisten:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento

D: Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D^a Irene González Álvarez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D^a. M^a Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

D. José Luis Chica, del Ministerio del Interior

D^a Vanesa Aranda García, de la Junta de Castilla La Mancha.

D. Vicente Martínez Benito, de Comunidad Autónoma de Cantabria.

D. Juan Antonio Balbín Valenti, de FEDECOS

M^a Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER.

D. Dulse Díaz Fresno, CETM

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPESA

En Madrid, a las 10:30 horas del día 14 de Septiembre de 2017, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D^a Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia Garcia 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 28 de junio de 2017, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta WP15, a celebrar en Ginebra del 19-al 29 de Septiembre de 2017.

D^a Silvia García dice que en este punto se van a revisar, para su estudio, los documentos que se presentarán en la Reunión Conjunta del WP15 y el grupo de trabajo para el RID de I OTIF que se va a celebrar del 19 al 29 de octubre en Ginebra. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 24. Propuesto por Rumania. Quiere una interpretación en relación con una diferencia que ha visto entre las definiciones del 1.2.1. y la documentación que se pide en el 5.4. Se han dado cuenta que en las definiciones viene que el sitio de carga y el de descarga mencionados pero luego en la documentación de transporte se pide la dirección del expedidor y del destinatario, no son coincidentes y Rumanía llama la atención sobre este hecho y quiere que se discutan posibles soluciones que se podrían tener.



D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

D. Lydia García Sánchez, de AECOS

D. José González Herrero, de FENADISMER

D. Esteban González Maestre, de REPSOL.

D. Antonio Ferrando Enguix, Petrolíferas Transportes, S:A:U.

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D. José Luis Mañas Lahoz, de SEGUCONSULT, S.A.

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS.

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRASMER

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

D. Juan Munera Carretero, CCOO

D. Esteban Pajares, de AOGLP

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL QUIMICA

D. Vicente Dopico Paz, de AECSE

D. Joaquín Gallardo Mateos, de ANTID

D. Rafael López- Lorient, de AEUTRASMER

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

D. Jesús Soriano dice que después de analizar la propuesta y parte del 1.2.1.del ADR/RID cuando habla de la estancia intermedia, se entiende que es dentro del marco de una operación intermodal. En el documento multimodal de mercancía peligrosa que aparece como modelo lo que ven es que hay se indica, por ejemplo, en el certificado de arrumazón, el destino del contenedor y el de carga y descarga hay una descripción también de los lugares donde se expide y el destino del contenedor. Este tema que plantea Rumania está vinculado a un texto del ADR que es la definición, es un texto que pretende definir lo que se entiende por transporte y es otro ámbito diferente al objetivo de al documento de transporte que es más formal la descripción. Cree que son dos aspectos que son complementarios pero que también tienen una naturaleza diferente, no entiende que haya que hacer ninguna modificación en el texto actual

DOCUMENTO 26. Propuesto por el Secretariado. Es el resultado del grupo de armonización. En abril se reunieron varios países, entre ellos España, a analizar todos los cambios aprobado por el Libro Naranja y a prepararlos para que pueda ser posible su incorporación en del RID y ADR. El resultado de este esfuerzo este documento que incluye toda una parrilla muy variopinta de enmiendas realizadas por distintos actores a lo largo de un bienio completo en el Libro Naranja y todo lo acordado está resumido en este documento. Hay temas importantes nuevo. Uno podría ser la clasificación de sustancias corrosivas. Otro tema también a destacar es la entrada de números ONU que son artículos que contiene mercancías peligrosas por encima de los límites de las cantidades limitadas uno para cada división o clase de mercancías existentes.

D. Jesús Soriano dice que en este documento hay una referencia expresa a la industria química para que se pronuncie sobre la idoneidad de incorporar al ADR/RID como mercancía de Clase 8 unas mercancías que son sustancias que reaccionan con el agua, o con el vapor o con una humedad relativa alta (lluvia, niebla) y que solamente tienen un carácter corrosivo cuando se producen esas circunstancias. Dentro del CEFIC hay diferentes apreciaciones, pero en el Código IMDG hay un epígrafe que menciona específicamente este tipo de sustancias. Desde FEIQUE son favorables a que esto se mantenga como una descripción o un tipo de mercancías corrosivas aquellas que con el agua o con la humedad desarrollan una característica de corrosividad.



D^a Silvia García dice que es verdad que en el encabezado del 2.2.8. entre paréntesis viene una frase que indica que esta clase también cubre sustancias que forman un líquido corrosivo en la presencia de agua o que producen un vapor corrosivo en presencia de la humedad del aire. Es una frase del ADR que ya existe pero que no existe en el Libro Naranja y se ha puesto aquí entre paréntesis porque no se está seguro de que sea conveniente mantener esa diferencia con el Libro Naranja o no. Todos estos trabajos en relación con las sustancias corrosivas se basan en que se quiere una clarificación única y armonizada y el incluir aquí esta frase que claramente va en sentido contrario a la armonización con otros modos de transportes, hay que tener motivos muy bien justificados para mantenerlo, porque a priori lo que se debe intentar es eliminar problemas con otros modos de transporte y asegurarse de que todos clasifiquen todas las sustancias igual. Este tipo de frases adicionales en algún modo de transportes si y en otros no, no son favorecedores desde ese punto de vista del transporte multimodal.

D. Jesús Soriano cree que ya estaban en el ADR/RID.

D^a Silvia García contesta que ya estaban en el ADR/RID pero no en los otros medios de transportes.

D. Jesús Soriano dice que están en el Código IMDG en el 2.8.1.2.6 “muchas sustancias de esta clase solamente llegan a ser corrosivas después de haber reaccionado con agua o con humedad del aire este hecho se indica en la lista de mercancías peligrosas capítulo 3.2. con las palabras en presencia de vapor o niebla reaccionan con el agua”... lo describe bastante bien habla de liberación de gases corrosivos irritantes y que tales gases llegan a ser visibles como humo en el aire.

D^a Silvia García dice que en caso de que se decidiera mantener lo suyo es que se hiciera una propuesta para el Libro Naranja para que se incluya allí. Si no esté incluido en el Libro Naranja en parte es porque en el GHS no está y eso puede producir otra vez problemas.

DOCUMENTO 31. Presentado por Rusia. Dicen que hay una serie de sustancias que tienen prohibida su transporte en cisternas de aluminio con revestimiento porque si se daña el revestimiento la sustancia reacciona violentamente con el aluminio. Entiende que Rusia pide añadir a esta prohibición también el número ONU 3266 que son los líquidos corrosivos inorgánicos básicos. Pero durante todo el texto justifica la de conveniencia de otro número ONU que luego no propone incorpora en esta lista con lo cual no sabes si algo se ha perdido en la traducción.

D. José Luis Mañas dice que no han terminado de entender el contenido del documento y han llegado a la conclusión de que la traducción está mal hecha del ruso al inglés, no entiende que es lo que se pide.

D^a Silvia García dice que lo que pide lo tiene bastante claro y es lo que está en el último párrafo y es que se ponga a la disposición especial TU42 para el número ONU 3266 para los grupos de embalajes 2 y 3. Lo que no entiende es el resto que no tiene nada que ver con la petición. Espera que durante la reunión se aclare este punto.

DOCUMENTO 33. Presentado por AEGPL. Está relacionado con los recipientes a presión revestidos con poliuretano. Hay un grupo de trabajo que lleva trabajando varios años en relación con la valoración de las inspecciones periódicas a base de muestreos que no de ensayos uno a uno. España en este caso ha decidido a no escribir un documento informal, como en anteriores ocasiones, pero sigue oponiendo a la propuesta.

D. Esteban Pajares dice que con relación a este tema se celebró una reunión la semana pasada en AEGPL, donde se estimó que han contestado todas las reticencias de España.

D^a Silvia García dice que hay un problema de base y es que AEGPL defiende que las botellas del mismo lote una vez que salen de la fábrica siguen siendo iguales durante el resto de su vida independientemente que pase con ellas y en eso España no está de acuerdo. Esto es la base de todo, porque el muestreo estadístico solo sirve para unidades iguales que trabajan en las mismas condiciones y que funcionan de la misma manera. España no está de acuerdo en el sistema de muestreo, en no hacer los ensayos uno a uno. En la última reunión se habló de reducir estos sistemas alternativos los querían aplicar prácticamente a todas las



inspecciones que podían hacer pero nosotros vemos unas ciertas dificultades exclusivamente a la realización de los ensayos de presión hidráulica, reconocemos que hay dificultades y habrá que resolverlos de alguna manera.

D. Esteban Pajares pregunta de qué son los ensayos.

D^a Silvia García responde que los ensayos son de presión hidráulica y no ve porque no se pueden realizar los ensayos de inspección interior, es molesto realizarlo, pero no ve por qué no se puede realizar y que sea molesto no le parece un argumento técnico. En la última reunión España puso encima de la mesa limitar la vida útil de estos recipientes a presión porque a priori si la estadística es favorable y se va cogiendo los elementos que van teniendo menos tratamiento adverso a lo largo de su vida, si se acumulan casos favorecedores, los casos que se pretenden analizar tampoco son tantos, se puede prolongar la vida útil de todo el lote mucho más allá de lo que parecía razonable, lo que a nosotros nos parecerían razonable sería incluir una vida útil máxima de 20 ó 30 años y después retirar totalmente el lote.

D. Esteban Pajares pregunta si este caso es si se hiciese el muestreo.

D^a Silvia García dice que si que sería el caso de que se hiciera el muestreo. La base de toda la propuesta de AEGLP es si se hace el muestreo. España se opone al sistema por general pero también se opone a otras cosas de las que hay dentro específicamente.

Hay un problema importante con el sistema de rechazo. Este sistema que proponen es que dentro de estos lotes de fabricación se haga un muestreo y si dentro del muestreo hay un ensayo que no cumple no rechazan todo el lote, ellos miran a ver si hay partes de este lote que puedan justificar que sean distintos los demás y entonces se puedan volver a admitir. La pregunta es si se está defendiendo que se pueda aplicar la estadística porque todos sean iguales una vez que ha fallado uno al ser iguales habrá que retirar todos, pero no es así. Esto parece un sinsentido que puede llevar a problemas de seguridad bastantes grave. Aunque esta vez España no presenta ningún documento cree por reuniones anteriores ya saben nuestra postura, el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad tiene una postura muy clara y muy argumentada.

D. Esteban Pajares dice que lo que AEGLP propone es que si hace falta alguna aclaración más estarían encantados en darla.

D^a Silvia García dice que hay un problema de base que no se puede aceptar y piensa que no hay ninguna aclaración que valga, salvo que le explique que los recipientes a presión tienen el mismo tratamiento, no lo ve y en Ministerio de Economía, Industria y Competitividad tampoco lo ve y duda mucho si le pueden dar alguna explicación al respecto. Tienen posturas encontradas no coincidentes y habrá que ver a qué compromiso se llega.

DOCUMENTO 35. Presentado por Suecia y DOCUMENTO INFORMAL 12. Presentado por Alemania. Esta propuesta está relacionada con los fertilizantes. El tratamiento de estos ha cambiado dentro del Libro Naranja desde el punto de vista formal, pero se pretende que no cambie mucho desde el punto de vista del contenido. El tema es que antes la referencia de como clasificar los fertilizantes basados en el nitrato amónico estaba dentro del propio Libro Naranja y ahora lo que se ha hecho ha sido ordenarlo y estructurarlo y meterlo en el Manual de Pruebas y Criterios, se han reordenado los textos y se pretende incorporar un esquema que guíe a través de preguntas sobre bajo qué número hay que clasificar un determinado fertilizante. Esto no responde al encaje presente del RID/ADR y que haya que modificar algún que otro punto del RID y del ADR. Suecia es la que ha liderado el Grupo de Trabajo del Libro Naranja sobre fertilizantes y es la que también está intentando hacer el encaje en el RID y en el ADR. Intenta, a priori, que no haya cambios en las condiciones de transporte y que todo se siga clasificando como hasta ahora se hacía.

D. Jesús Soriano dice que hay un documento informal sobre este presentado el 11 de septiembre donde se hace la clasificación de nitrato amónico, está perfectamente descrita en lo que es el manual de pruebas y criterios con subcapítulos donde viene todo muy completo y para aclarar aquel tipo de materia que es un fertilizante a base de nitrato amónico que ha sido contaminado por un incidente se describe el caso y se



completa en el texto. Entiende que es una incorporación positiva del texto lo que está claro es que el expedidor, el fabricante, siempre considera que su producto está clasificado según el reglamento de materia de mercancía peligrosa lo que puede ocurrir es que pueda haber algún tipo de incidente, algún tipo de contaminación y esa mercancía que en principio es 5.1. puede que pase a para al Grupo 1.

D^a Silvia García dice que lo que le extraña es que se quiera recoger este caso, porque es un caso que se puede producir muy pocas veces, lo que le parece llamativo.

D. Jesús Soriano dice que el nitrato amónico cuando se mezcla con materia orgánica o con gasoil se convierte en un explosivo; este tipo de contaminaciones han sido las que se han producido en accidentes graves industriales muy importantes y han marcado una época, son accidentes en los cuales estamos todos pensando cuando se habla del nitrato amónico.

D^a. Silvia García dice que aún así son 2 o 3 accidentes; meter en la reglamentación algo que se ha dado en ocasiones muy contadas. En principio todo producto es susceptible de contaminación y si hay que ponerse a pensar que pasaría en cada caso si se contaminara sería el cuento de no acabar nunca. Sin embargo toma nota que es un tema importante para ellos.

DOCUMENTO 36. Presentado por Bélgica. Se refiere al tiempo de retención y solicita que el documento de transporte se ponga el tiempo de retención para cisternas portátiles, al igual que podrá para contenedores cisternas.

D. José Luis Mañas dice que este asunto ya se ha tratado y que desde el punto de vista de los productores de GNL creó que es una cosa lógica y piensa que España debe apoyarlo, si se quita se debe de quitar par los dos y si se pone también para los dos.

D^a Silvia García tanto el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad como todos los demás que han hablado de este tema les parece lógico apoyarlo.

D. Enrique Sánchez pregunta si existe alguna información sobre si esto se tienen que poner en las cisternas en un futuro porque también lo necesitan.

D^a Silvia García dice que hasta que nadie haga una propuesta no, y si les parece interesante la podría llegar a plantear España.

Una vez terminado con los Documentos Formales se pasa a revisar los Documentos Informales.

DOCUMENTO INFORMAL 5. DOCUMENTO INFORMAL 6. DOCUMENTO INFORMAL 7. Presentados por ERA. Son tres propuestas relacionadas con el análisis de riesgo. La ERA ha estado organizando unos trabajos relacionados con el análisis de riesgo desde hace varios años, está llevando adelante el grupo de trabajo de la Reunión Común a los cuales en representación de España ha asistido D^a Francisca Rodríguez y D. Alejandro Martos.

D^a Francisca Rodríguez dice que la ERA se está trabajando para llegar a un modelo de análisis de riesgo en el transporte de mercancías peligrosas multimodal. Hasta ahora se ha estado trabajando en la elaboración de tres guías: de estimación de riesgo, de toma de decisiones y sobre las bases de informes de accidentes. Finalmente tras dos años de trabajo la situación es la siguiente. Se ha creado un documento que es el marco de referencia a ese modelo de análisis de riesgo, dos guías técnicas (una de estimación de riesgo y la de toma de decisiones) y dos manuales, de las cuales uno es un glosario que recoge toda la terminología que se ha utilizado durante el modelo y que tiene como base en todo lo que tiene como base legislativa a las mercancías peligrosas.

La situación actual es la siguiente: a partir de diciembre todo este material va a estar disponible en un sitio web de ERA y también se colgaran estos documentos y otros documentos para explicar de alguna manera sencilla y más útil o hacer un acercamiento más fácil al uso de esta documentación: Se pondrá en marcha la utilización



real y efectivas de estas guías de estimación de riesgo y toma de decisiones, y habrá una nueva modificación en la que se vaya incorporando ese conocimiento derivado de uso de esa documentación. A partir del 2020 se intentará estudiar como ha funcionado lo mencionado en los distintos países y se quiere terminar en una directiva de análisis de riesgo de transporte de mercancías peligrosas multimodal. Este sería el objetivo final, se ha cerrado la primera etapa. La segunda va a ser la creación de un sitio web y una herramienta informática que ayude a hacer la estimación del riesgo y otra que ayude a la toma de decisiones y terminar de perfilar lo que terminará siendo la directiva.

D. Jesús Soriano dice que los documentos que se han presentado a UNECE se han ido generando durante estos meses o incluso años; lo que le sorprende mucho es que se pretenda como alcance incluir también en la evaluación de riesgos en el transporte de mercancías peligrosas los procedimientos que se llevan a cabo durante la fase de carga y descarga en las instalaciones, eso le parece muy ambicioso. También las evaluaciones en las terminales intermodales, es un reto complicado. Todo lo que es la metodología y las fases tienen como punto clave la base de datos de frecuencia de fallo. Piensa que si van a editar las guías en el primer trimestre del próximo año y para el año 2020, 2023 está prevista la directiva, esto es una invitación para que las estadísticas de la que se dispone de accidente de mercancía peligrosa se mejoren durante estos años y cristalicen al final en una frecuencia de fallos de transporte de mercancías peligrosas con lo que las circunstancias de los equipos de transporte, el tráfico y todas esas series de parámetros y si con los años se logran tener unas frecuencias de fallos mínimamente aceptables sí que el modelo va a poder funcionar. En caso contrario estarán con un modelo limitado en cuanto al objetivo que tienen, que es el cálculo del riesgo durante el transporte de mercancías peligrosas. Fundamentalmente ve las estadísticas de accidente de mercancías peligrosas y las frecuencias de fallos; piensa que es la clave.

D^a Silvia García también piensa que es la clave. De hecho no se menciona expresamente, pero sí que se habla de recabar datos, de ampliar la manera de hacerlo.

D^a Francisca Rodríguez dice que si finalmente se es capaz de modificar el 1.8.5 y crear una buena base de accidentes ayudaría muchísimo a que el modelo funcionara y se está en ese camino.

D^a Silvia García dice que el camino es este, pero no solo pasa por el 1.8.5. Porque este punto ya existe y los distintos países tienen distintas maneras de recabar esa información y no todas son tan efectivas como las que existen en España, eso hace que muchos países no aporten datos en relación con la estadística de accidentes.

D. Jesús Soriano dice que las empresas de FEIQUE ya han enviado gran parte de los datos de los denominados mapas de flujos nacional de mercancías peligrosas. Si se consigue que las comunidades autónomas actualicen sus próximos planes territoriales ante emergencias de mercancías peligrosas utilizando esta herramienta, cree que al final habrá un proceso iterativo en el cual se vaya mejorando la metodología, tal y como está proponiendo ERA. Si las comunidades autónomas utilizan esta plataforma, al final va a llegar a una armonización. Lo malo sería que las comunidades autónomas utilizaran métodos muy diferentes, se las puede aconsejar que se vayan por este camino.

D^a Silvia García dice que la idea básica que hay detrás de este trabajo es que se utilice como referencia en trabajos muy distintos y que de esta manera estos trabajos sean comparables entre si y se puedan obtener resultados.

DOCUMENTO INFORMAL 15. Presentado por CEFIC. Propone armonizar los requisitos de los requerimientos estructurales de los grandes contenedores entre ADR y RID, por una parte, con los del Código IMDG, por otra parte, y con el Libro Naranja. Lo que hay es una diferencia en lo que es el tamaño de abolladura permitido en las distintas regulaciones. El tamaño de abolladura, en unos casos, está solamente especificado en unos casos solo para la Clase 1 y en otros casos está especificado para todas las clases. Lo que propone es acomodarse al sistema existente para el transporte marítimo.

D: Jesús Soriano dice que en el Código IMDG define como defecto grave la abolladura de 1,9 mm para la Clase 1, explosivos. En el ADR/RID tal como está el texto en la actualidad ese 1,9 mm se extiende también a



otro tipo de mercancías, es ahí donde está la diferencia al no haber un criterio de adaptación al riesgo. Se considera que la Clase 1 tiene más riesgo que la Clase 8

D^a Silvia García dice que el tamaño de la abolladura de no es de 1,9 mm es 19 mm, que es una abolladura bastante considerable.

DOCUMENTO INFORMAL 19: Presentado por Alemania. Alemania la presenta en nombre de un Grupo de trabajo formado por Italia, Francia y Alemania que han decidido introducir una carta de porte electrónica unificada dentro de estos tres países y ofrecen la posibilidad a todos los que lo deseen sumarse a este sistema para así ampliar este sistema a más países. Ponen los requisitos que entienden que se necesitarían y explican los siguientes pasos que van a dar.

D. Jesús Soriano dice que este asunto de la documentación digital le tiene bastante preocupado en el sentido de que se hablan y se dicen muchas cosas pero ve que en este documento ya esos tres estados tienen un acuerdo con tres o cuatro compañías y cree que lo están aplicando ya mediante una plataforma. Ha visto casos en Alemania donde hay una plataforma informática en una página web donde hay varios usuarios son todas autoridades: bomberos, inspección de transporte que solicitan y recogen información de esa plataforma incluso cree que los vehículos en Alemania tienen un teléfono de emergencia con un formato ya reglamentario. Le preocupa en el sentido de que en España haya alguna iniciativa en este sentido y al final piensa que habrá un liderazgo natural de estos grandes países y no sabe cómo al final se podrá articular esto, porque todo lo que son, como dice el documento, las responsabilidades de que este sistema funcione son del gestor del sistema de comunicación. Si la carta de porte digital que se ha preparado no funciona es porque hay algún problema en la conexión telemática que no funciona y el transportista no es el responsable, si no le llega la carta de porte a la autoridad en la carretera la responsabilidad se la imputarían a él aunque él se la imputarían a la plataforma privada o pública en la que está residente esa documentación. Este tema le parece muy interesante porque piensa que va a ser el futuro a corto plazo. Ellos lo tienen muy claro que va a haber dos tipos de plataformas: una de acreditación pública por las autoridades públicas competentes, TP1; y las plataformas de empresas, de compañías privada de proveedores de servicios telemáticos de carta de porte digital que ofrecen el servicio a los expedidores, TP2. También dice que habrá que hacer una traducción de todo esto a una normativa, a los mejor a esas plataformas hay que darles algún tipo de acreditación.

D^a Silvia García dice que lo comentado está funcionando y es un sistema que se ha introducido exclusivamente en Alemania de manera experimental. El gran defecto que tiene para su uso para personas que están en tránsito de otros países es que en el teléfono que hay que poner ahí solo se puede hablar en alemán reduciendo bastante las posibilidades de que lo puedan utilizar personas de terceros países. Si tienes que tener una carta de porte convencional para el resto de transportes pues los puedes presentar en Alemania y ya está. Lo que ha dicho es correcto y esto está aquí ya y está arquitectura con el TP1 y TP2 es el Grupo de Trabajo de telemática había decidido que se iba a hacer hace años y como ni la UE ni Naciones Unidas se ha hecho cargo de materializar esta estructura, Alemania, Francia e Italia han iniciado sus trabajos y los demás que les siga .

D. Jaime Fraile quería enlazar este documento informal con los otros 5,6,7 que se refieren a las guías de análisis de riesgo. Piensa que también sería interesante que este grupo de trabajo se planteara los datos que se van a recabar con las cartas de porte electrónicas donde se podrían obtener datos interesantes para el análisis de flujos de mercancías peligrosas, que unido a lo que comentaba antes D. Jesús Soriano de los datos de las emergencias y los accidentes que se han producido, pueden enriquecer bastante el análisis de riesgo de las mercancías peligrosas, es otra visión que se le puede dar a este trabajo, una recopilación de datos para el análisis de riesgo.

D^a Silvia García dice que en principio la idea es que los transportistas o quien vaya a meter la carta de porte, la ponga en una plataforma y esta carta de porte no se guarde salvo que sea consultado por una autoridad en caso de una inspección, es decir, a priori no está pensado que se vayan acumulando datos de carta de porte que pudieran servir de base para tomar de datos de flujos de transporte. Esto es una idea que pudieran ser muy útil pero no es el enfoque presente.



D. Jaime Fraile dice que no lo plantea tanto como la carta de porte completa como recabar datos que pudiera ser interesantes, como la mercancía y la cantidad para luego un análisis de flujos; el resto de datos de la carta de porte no serían interesantes.

D. Jesús Soriano dice que hay empresarios en determinados sectores que verían un poco de exposición y vulnerable la reserva dentro de su negocio, esto tiene que tener una garantía máxima, eso sería otro parámetro.

Dª Silvia García entiende que precisamente por eso no se guardan las cartas de porte.

D. Dulsé Díaz dice que estando de acuerdo con lo que se está comentando. Le parecería interesante lo que se apuntaba desde la Dirección General de Protección Civil, si se salvaguardaran ciertos datos como pueden ser el origen, el destino, la mercancía y la cantidad a lo mejor se podía ahorrar hacer el informe anual.

Dª Silvia García dice que con los datos de origen, destino mercancía y cantidad se puede saber la empresa de que se trata.

D. Dulsé Díaz dice que con esos datos se puede saber quién es el expedidor pero no el transportista.

Dª Silvia García dice que el transportista da igual el que sea, porque el que tiene el secreto de fabricación de la sustancia es el expedidor, es la empresa que lo fabrica.

D. Dulsé Díaz dice que a ellos el hecho de conocer a sus clientes tampoco le parece buena idea, pero cree que la tecnología permite una filtración de según qué datos y se borren el resto o el volcado de algunas celdas de esa supuesta carta de porte electrónica si hay que hacerlo, habrá que hacerlo bien.

Dª Silvia García eso también implicaría que nos lancemos a esto.

D. Dulsé Díaz dice que es el futuro y que es mayor seguridad para todo el mundo.

Dª Silvia García dice que España tendría que dar un paso hacia adelante con un compromiso de que esto lo va a hacer una empresa y los técnicos que trabajamos en mercancías peligrosas se ven desbordado para ese paso hacia adelante, tiene que haber una iniciativa de rango superior.

Punto 4.- Otros Asuntos

D. Enrique Sánchez dice que en principio en el ADR el 5.4.0.2. y el 5.4.0.3 se hace mención a la utilización de los tratamientos electrónico de la información básicamente se habla de la sustitución de los papeles, de la seguridad jurídica etc. Pregunta si es posible actualmente utilizar una carta de porte electrónica de tal manera que en lugar de llevar un papel se lleve un equipo informático que muestre la carta de porte tal y como es, es decir un escaneo de la carta de porte, con el objeto de no llevar papel, si eso es posible ya o es necesario someterse a un procedimiento de solicitud de autorización para llevar este tipo de documentos.

Dª Silvia García dice que aunque piensa que es más conveniente que responda algún técnico de la Subdirección General de Inspección de Transportes presente en la reunión, tal y como entiende en este momento es que se puede llevar la carta de porte en formato electrónico siempre y cuando se sea capaz en el momento de ser inspeccionado de plasmarla en papel.

D. Enrique Sánchez pregunta si hay que llevar una impresora.

Dª Silvia García dice que hay casos en que los camiones tienen que llevar una impresora para otras cosas.

D. Enrique Sánchez dice que lo que dice que el expedidor pueda entregar el documento sin demora, esto quiere decir que si efectivamente es necesario automáticamente el expedidor puede mandarlo o el cargador pueda enviarla por correo electrónico cuando así lo solicite, ahora si hay que presentarla en papel entonces ya



obligatoriamente tiene que llevar una impresora, en caso contrario sencillamente quien haga la inspección certifica que en el instrumento aparece la carta de porte y si lo quiere en formato electrónico el entonces se lo tendrán que mandar por correo electrónico en caso contrario tiene que llevar impresora, no tiene otra solución.

D^a Silvia García dice que es un problema de inspección y de asegurarse de que la carta de porte que se inspecciona realmente es que la carta de porte que luego se va a remitir es realmente la que se ha inspeccionado y la que se lleva en ese momento del proceso del transporte. En este momento el sistema que firma el agente de la guardia civil y con eso puede proseguir el transporte y se da fe de que esa es la carta de porte que luego tiene que ser entregada y la que va a ser sancionada o ha tenido una irregularidad o lo que sea. Repite que si los técnicos de la Dirección General del Transporte Terrestre tiene que decir algo que añadir al respecto.

D. Eduardo Gómez dice que todo es lo como se ha dicho, se puede utilizar medios electrónicos siempre y cuando se pueda imprimir y el controlador dar fe de que la carta de porte es la que aparece en ese momento; si no existe un método de impresión no es válido.

D^a Silvia García dice que el día de mañana directamente la Guardia Civil va a entrar en una aplicación que va a tener y va a poder acceder a la carta de porte. Cuando este sistema funcione con el TP1 y el TP2 y el acceso de las autoridades para que se puedan hacer lo controles, será cuando esto se pueda empezar a utilizar.

D. Rafael López ruega que no solamente el apoyo de la propuesta de Suecia para mejorar la reglamentación de los idiomas en los embalajes, sobre todo, les parece que se tiene que hacer más porque actualmente hay una falta de armonización importante que a los explotadores y fabricantes están causando un verdadero lío a la hora del marcado de los embalajes para su seguridad en el transporte sobre todo cuando el origen no es Francia ni Alemania, como es su caso.

D^a Silvia García dice que cualquier problema de este tipo que tenga que les hagan llegar para poder resolverlo.

D. Jorge Mérida quiere hacer una consulta sobre cómo está el estado de las alegaciones del procedimiento de inspección de ITV con el tema de consejero de seguridad y la firma del documento y demás.

D^a Silvia García lamenta no poder contestarle al no tener ningún tipo de información al respecto, habrá que consultarlo con el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

D. Juan Antonio Balbín dice si puede contestar sobre este tema. En las últimas reuniones, por parte de FEDECOS, se solicitó la intervención de las autoridades competentes para intentar modificar el proyecto que había de manual de inspección de ITV, porque el citado proyecto aparecía la obligación de que el consejero de seguridad fuera el que respaldara la seguridad de la cisterna. Durante el mes de agosto se ha publicado el nuevo manual de inspección de industria y según ese manual quien tendrá que especificar que el vehículo es correcto es la empresa y no el consejero de seguridad. Lo que quieren es agradecer a las autoridades que han intervenido en esta su labor tan eficaz.

A D^a Silvia García le causa una gran alegría que se haya resuelto, ya que en su momento si consultaron con el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y dijeron que iban a tenerla en consideración.

D. José Antonio Rodríguez dice que el día 2 de agosto se publicó la nueva IT04 de estaciones de servicio y ahí han incluido un condicionante en el suministro de combustible en envases y embalajes limitando a 60 Litros para gasolina y a 240 para gasóleo, al tener que cumplir la normativa ADR. Pregunta si por parte de la Administración va a tener alguna consideración esta discrepancia con el ADR puede generar un problema, las cantidades son diferentes a las que indica el ADR si bien es cierto que son legislaciones diferentes pero se entremezclan con esta normativa, por ejemplo, no podrá ir una empresa con un GRG de 1.000 litros por gasóleo. No sabe si se va a tomar una decisión o intervención o se queda como está y hay un choque de normas y el que va y repostada varias veces y que va a pasar.

D^a Silvia García en este momento desconoce el tema y se informara y consultara lo que se va a hacer.



D. Enrique Sánchez dice que en principio la IT04 es para gasolineras y eso son instalaciones para suministros a vehículos. El GRG no es un vehículo y no se puede cargar en una gasolinera, tendrá que buscarse el sistema para que una instalación donde pueda suministrar gasóleo a GRG. Si se está utilizando la gasolinera para llenar los GRG no está en el campo de aplicación de la gasolinera.

D. José Antonio Rodríguez dice que las estaciones de servicio hacen un suministro a granel en envase o embalaje eso generó en su momento problemas en este momento han recogido la opción de envases y embalajes no sabe hasta donde se permiten los envases y embalajes y si los GRG lo consideran envase o embalaje. La IT04 es para suministros a vehículos, pero un suministro a granel y han incorporado la opción envases/embalajes con las limitaciones mencionadas. Por otra parte el ADR permite que las cantidades sean de 140 litros sin cumplir más normas que esa limitación el ADR no limita que se pueda ir a cargar un camión con tres o cuatro GRG o bidones.

D. Enrique Sánchez dice que en una gasolinera no se puede llenar algo que no sea un vehículo excepto lo que permita la IT04.

D. Eduardo Gómez dice que están mirando esto y D. José Antonio Rodríguez tiene razón que aparece una disposición en la que se permite el suministro de combustibles a otra cosa que no sea el vehículo pero no ve la contradicción con ADR porque dice que “ el suministro será máximo de 60 litros para gasolina y 240 litros para gasóleo.” en el ADR si se ve la excepción del 1.1.3.1.a dice “en envase hasta 60 litros y 240 en total” con lo cual no entra en contradicción con que está puesto en esta norma nueva, la desconocía la está viendo ahora mismo por primera vez, no lo ve mayor problema.

D. José Antonio Rodríguez dice que la diferencia está en que el ADR pone 60 L. por envase y 240 total.

D. Eduardo Gómez añade que para líquidos inflamables en general no especifica gasolineras o gasóleo.

D. José Antonio Rodríguez dice que aquí dice específicamente 60 litros máximo de suministro para gasolina y 240 para gasóleo.

D. Eduardo Gómez dice que en ese caso no se está incumpliendo el ADR, se está por debajo de la pauta que marca el ADR.

D. José Antonio Rodríguez dice que claro que está por debajo está. Se puede hacer el suministro por los litros indicados las veces que se quiera y luego para transporte ya se acomodará a lo que indique el ADR.

D. Enrique Sánchez dice que esto está puesto en la IT04 precisamente para intentar paliar al señor que quiera llevar los 60 litros en su coche, se ha intentado dar un paso en el que una gasolinera pueda dar a un usuario un servicio en ese sentido.

D. Jesús Soriano dice que según dice en el ADR que se exime de ADR son a los particulares si van con un recipiente de 60 litros o bien 240 litros por unidad de transporte pero aquí habla de inflamables transportados en recipientes llenados por o para un particular.

D. Eduardo Gómez dice que es la discusión de siempre, eso son lo particulares, el profesional no se puede meter ahí para repostar una maquinaria el único camino que tiene es irse al 1.1.3.6, como ya lo ha repetido en infinidad de ocasiones.

D. Jesús Soriano dice que los GRG están fuera de esto.

D. Eduardo Gómez dice que no le ve ninguna contradicción con el ADR. ¿Qué quiere hacer la misma operación varias veces? Para el particular en el momento que salga de la gasolinera ya se le aplica la exención del ADR.

D. José Antonio Rodríguez pero si va una empresa, tendrá que cumplir todos los requerimientos del ADR.



D. Eduardo Gómez recuerda que un suministro de combustible por parte de una empresa es suministro y no se puede meter en el 1.1.3.1 c, porque dice excepto abastecimiento y distribución y eso es un abastecimiento. Las empresas no se pueden meter en una exención total.

D^a 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 12:10.

Madrid, a 14 de septiembre del 2017.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

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

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