



ACTA DE LA REUNIÓN DE 8 DE MARZO DE 2018
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: 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. José Merino Salamanca, del Ministerio del Interior.

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. José Luis Costales Martínez, del Principado de Asturias.

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

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

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

D. Aitor Agea Gómez, de DGM ESPAÑA;S.L.

D. Francisco Jorge Golflin Salas, de CC.OO

En Madrid, a las 11:00 horas del día 8 de Marzo de 2018, 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 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 19 de Diciembre de 2017, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de los documentos de la que se van a presentar en la Reunión Conjunta RID/ADR que se va a celebrar en Berna del 12 al 16 de marzo.

D^a Silvia García indica 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 12 al 16 de Marzo en Berna. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 1. presentado por Alemania. Está relacionado con el transporte de explosivos y concretamente con los idiomas que se utilizan para poner la información adicional que hay que poner en las marcas de explosivos. En este momento lo que indica el ADR es que las marcas se tienen que leer claramente y tienen que estar en el idioma del país de origen y además en inglés, francés o alemán. Se propone sustituir esto por que se puede poner en uno o más idiomas y uno de los cuales, al menos, tiene que ser inglés, francés o alemán. Así se eliminaría la obligatoriedad de poner la marca en el idioma



D. Juan Antonio Balbín Valenti, de FEDECOS

D^a M^a Elsa Coelho Ramos, de
AEUTRANSMER.

D. Arturo García Coboleda, de AECSE

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

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRANSMER

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

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^a M^a Cristina Diez Sedano, de CONSESUR.

D. Ángel Benigno Fernández Borrego, de
REPSOL

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

D. Vicente Dopico Paz, de AECSE.

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio
de Fomento

del país de origen, salvo que ese país de origen tenga una norma nacional que por alguna circunstancia lo haga obligatorio.

En esta propuesta hay dos opciones y una de ellas únicamente afecta al ferrocarril

D. Luis Paralle dice que al igual que se ha visto en la primera propuesta de Alemania que ha propuesto que los idiomas el francés o el alemán se utilicen en las marcas pregunta si existe alguna propuesta española para utilizar el idioma español o nos interesa incluir el idioma español en la propuesta alemana.

D. Eduardo Gómez dice que en principio el Documento 1 lo que cambia es que el rotulado de los embalajes de la clase 1 explosivos se puede hacer en cualquier idioma, no se especifica el idioma, pero si este idioma no es el francés, inglés, alemán e italiano, en el caso del RID, se tiene que hacer también en el caso de francés, inglés, alemán e italiano, si fuera para ferrocarril en los idiomas antes mencionados. Anula el problema sobre todo de los retornos de material explosivo o pirotécnico que retorna porque no se ha usado y entonces el idioma del país de origen como estaba antes cual es el de origen del principio, el nuevo que hay en el retorno con esto se elimina esa problemática.

DOCUMENTO 2. Presentado por Alemania. Se refiere a las válvulas de los recipientes a presión que lleven algún tipo de elemento adicional como por ejemplo un dispositivo de manejo para cogerlo con más facilidad, estos elementos adicionales deben de tenerse en consideración a la hora de ver si necesitan un dispositivo de protección adicional. Pregunta si conocen este punto de la normativa el 4.1.6.8., donde dice cuando hay que tener una protección adicional y los métodos a utilizar y los alemanes lo que dicen es que si para ver si necesitas esa protección adicional tienes que tener en cuenta que las pruebas y los ensayos se tienen que hacer tal y como ira montados en el momento de su utilización, es decir, con el dispositivo adicionales.

D. Esteban Pajares comenta que han estado revisando este tema incluso con la asociación europea. Les parece razonable que se diga que si hay un accesorio que se utilicen criterios para evaluar riesgos y de protección. En un principio lo que plantean es que si porque el fabricante de una forma original del cilindro lo fabrica de una forma y después alguien por una causa pone un accesorio, la cadena de responsabilidad de después se podría perder, y lo que se va a ver es la marca del fabricante original, nadie se va a dar cuenta que el accesorio puso en riesgo al usuario porque fue hecho de una manera que no fue evaluada desde el punto de vista de riesgos, pero el fabricante original siempre tiene la culpa. Cree que eso es lo que está detrás del documento.



D^a Silvia García cree que no están tan preocupados por las responsabilidades lo están más por la seguridad física. Que este elemento afecte a la seguridad y todos los chequeos se hagan para tenerlos en consideración y contando con ello.

D. Esteban Pajares dice que de lo que se trata siempre es de evitar un accidente.

DOCUMENTO 4. Presentado por Suiza. Está relacionado con las botellas de GLP que pertenecen a personas privadas y que ellas mismas las rellenan en estaciones de servicio. Hacen una serie de preguntas y lo primero que preguntan es que si está regulado y qué si se puede hacer en distintos países y si parece razonable apliquen la instrucción de embalaje B200, si está sometido a alguna exención e incide en el caso de caravanas y autocaravanas que atraviesan Europa con un sistema de botellas más variables y presentan bastante más cuestiones relacionadas con este tema.

Pregunta si algunos de los presentes han contestado a las cuestiones que se han planteado en el documento.

D. Esteban Pajares dice que este tema ya fue debatido en el seno de la AEGPL y que en el 2009 presento un documento de posicionamiento en el que se hacía hincapié en saber qué garantías hay de que estos envases fueran retimbrados. Las cuestiones que plantean los suizos también ellos las plantearon. En el Reino Unido esto está permitido y de hecho el representante inglés dijo que en su día cuando esto se debatió en su país la preocupación era las restricciones al comercio, por si se intentaba regular demasiado.

La asociación europea dice que en un principio no habría ningún problema en rellenar los envases desde que se siguieran los procedimientos de retimbrado, el local donde se hiciera fuese seguro y que hubiera las mismas exigencias que tiene un punto de rellenado en España y que se siguiera el protocolos de seguridad. Esto obviamente no están garantizados si un señor llega con un cilindro que no se sabe los años que tiene y que si alguna vez fue retimbrado, lo rellena sin garantía de que cumpla las exigencias que de otra forma existe. Cualquier operador de GLP pueda vender un envase, tiene que llevarlo en un camión que tiene que cumplir todos los requisitos y que el cilindro tiene que haber sido retimbrado y testeado antes de ese rellenado y hacer una serie de procedimientos que no hay ninguna garantía de que se hagan si se hace el llenado pro un privado. El modelo de llenado de las estaciones de servicio cree que es el extremo, donde alguien va con un cilindro y allí lo rellena y hay casos por medio que si que habría que analizar las especificidades, especialmente en el tema de las caravanas que en un principio andan por todo Europa. Restringirlo sería complicado, pero si tiene que haber algún tipo de protocolo. La posición de AEGPL es que sin poner barreras al comercio hay que garantizar la seguridad y que se cumpla un plan mínimo sobre todo el estado del cilindro que se va a llenar.

D. Enrique Sánchez dice que en el Real Decreto 2060 que es de los equipos a presión están regulados los centros de recarga para botellas. En un futuro va a ser para recipientes a presión transportables que sean recargables y se someten a todos los controles tanto de recepción como de lo que es la botella o el equipo como el marcado, etc todos los elementos, cumpliendo los requerimientos del ADR y del Decreto 2060. Va a existir una norma donde se van a recoger todos los requisitos de inspección de estos centros de recarga que están en el Comité 192. Ese tema está controlado pero no en una gasolinera, tiene que ser una instalación que esté inscrita como centro de recarga de botellas. Ahí puede ir una empresa con la botella en una autocaravana y un centro de recarga que tenga GLP lo podrá hacer, pero tiene que estar previamente autorizado.

D^a Silvia García pregunta que si habla de algo que ya existe o algo para el futuro.

D. Enrique Sánchez dice que las empresas gasísticas estas escritas sus centros de recarga como por ejemplo las botellas para la protección contra incendios tiene su inscripción como centro de recarga.

D^a Silvia Garcia dice que le está hablando de los centros de recarga a las cuales las empresas distribuidoras de gas y de botellas de butano llevan sus botellas a cargar, pero eso no está abierto a los particulares no se puede ir con una botella a llenarla, no está permitido.

D. Enrique Sánchez dice que está indicado que si vienen en un barco o en una caravana o lo que sea hay unos requisitos que tienen que cumplir para poderlo llenar, entiende que habrá algún centro de recarga, no sabe



decir cual, en donde si llega alguna caravana y se verificara que cumple todos los requisitos que se establece de recepción de la botella para la recarga, comprobación de las marcas y de la última prueba de presión etc y a partir de ahí si se puede llenar la botella la llenará y se colocará después la etiqueta del centro. Eso es lo que entiende, no lo ha visto y piensa que no se pueda realizar; ahora con todas las condiciones de que sea privado y que sea una gasolinera no conoce ninguna gasolinera que tenga un centro de recarga.

D. Esteban Pajares indica que eso no existe en España porque tiene que ser operador.

D. Enrique Sánchez dice que centro de recarga sí existen.

D. Esteban Pajares vuelve a indicar que tiene que tener una licencia de operador.

D. Enrique Sánchez está de acuerdo de que tiene que tener una autorización como centro de recarga de botellas, tendrá sus procedimientos y estará controlado cada x años por el organismo de control que revisa que todo el centro de recarga funcione incluyendo el manual de operaciones etc. y ahí se va con una botella que sea de fuera de un barco o una autocaravana a recargar y si tiene carga de GLPp pues puedes cargar, salvo que no lo tengan puesto como alcance.

D. Esteban Pajares dice que esto va a través de unos distribuidores de los operadores y lo que cree que lo que se está planteando cuando vaya un privado, que esta figura existe en el Reino Unido, con una botella y la llene en un área de servicio, lo llaman llenado seguro. Aquí en España lo que se tiene son las botellas y los operadores normalmente tienen algún tipo de contrato con el cliente y cambian llena por vacía o bien en una estación de servicio; hasta 500 kilos se pueden tener botellas que se cambia llena por vacía pero eso no es rellenado. Esto es otra cosa totalmente diferente, que cualquier persona llene la botella y por esto se plantea Suiza la pregunta. Hay también otro caso, cuando el vehículo tiene un receptáculo para un autogas en las estaciones que dispongan de este servicio, se puede ir y servirse y hay una transacción que está sujeta a un control metrológico en los puntos de venta como puede ser vender gasolina, diésel etc es completamente diferente. Además de plantear problema de seguridad, también se pueden plantear fiscales tremendos. Aunque la discusión que se plantea exclusivamente es el tema de seguridad, hay otras cuestiones a las que más tarde o más temprano habrá que dar respuesta como pueden ser: estado está el envase, si está dentro de plazo, si está o no o tiene golpes es la pregunta que se hace y piensa que habrá que dar una respuesta a esto.

DOCUMENTO 5. Propuesto por Polonia

DOCUMENTO INFORMAL 14. Presentado por CEFIC

Está relacionada con la disposición especial CW24/CV24 de carga, donde dice que no se debe de cargar las sustancias a las que se aplica si hay un material inflamable cercano. Pregunta si lo de tener un material inflamable cercano incluye a los pallet de madera en los cuales está cargada la mercancía y luego empieza a meditar a que sustancias le aplica esta disposición especial de carga y que lo razonable sería que aplicara a las mismas sustancias para RID y ADR que en este momento no es el caso al haber alguna excepción. También hay algún caso en que ven que haya que aplicarlo, porque de momento no se está aplicando, porque hay sustancias con sustancias con propiedades muy parecidas. El documento es una propuesta de resolver esto sin proponer un texto concreto, en principio para tener un primer acuerdo de cómo se podía resolver esta temática con esta disposición especial de carga para dejarlo arreglado en las siguientes reuniones.

D. Jesús Soriano dice que apoyan la propuesta de CEFIC que está recogida en el Documento Informal 14 que aporta una propuesta de calificación del término "fácilmente inflamable" cuando se está estibando este tipo de mercancías peligrosas que tiene la característica de la etiquetación 1.5.2.. Están a favor de la armonización que plantea, se había detectado una diferencia entre la entre la aplicación de este código de manipulación del capítulo 7 entre el RID y el ADR para los números ONU 1746 y 1824; es muy importante el que se plantea y en FEIQUE están de acuerdo con ello que se aplique esta codificación de manipulación de mercancía. El ácido nítrico, grupo de embalaje 2 tiene la etiqueta 5.1., y por lo tanto se le aplicaría esta instrucción que dice que antes de la carga de vehículos que se limpie el lugar donde se va a estibar y que esté libre de cualquier combustible.



La definición de “fácilmente combustible” o “fácilmente inflamable” que plantea el CEFIC es indicar que son materiales fácilmente inflamable que pueden estar clasificados o no como mercancía peligrosa pero que tienen una ignición o una inflamabilidad fácil y que mantienen la combustión (paja, heno, papel...). Los ambientes de carga de inflamabilidad esa mezcla que hay entre polvo y aire muchas veces es muy difícil de sistematizar en un documento como el ADR. Entiende que la propuesta del CEFIC es correcta.

El fabricante de peróxidos más importante en España es PEROXICHEN, comenta que el uso de pallet de madera no está recomendado y que deberían de tener un tratamiento ignífugo y que habría que evitar el uso de maderas en la estiva de este tipo de mercancías 5.1.5.2 y de maderas porosas y sin tratar que suelen ser muy habituales en el transporte de mercancías no peligrosas. Están de acuerdo con esto a nivel de recomendación con esta propuesta de Polonia y el Documento Informal 14.

D^a Silvia García dice que según la empresa que ha citado cree que no estará de acuerdo con lo que propone CEFIC.

D. Jesús Soriano puntualiza que la aportación que hace su empresa es a nivel de recomendación, no la hace a nivel de que se incorpore en el ADR/RID un texto reglamentario que exija que las maderas no sean porosas o que tengan algún tipo de tratamiento ignífugo, simplemente es una aportación que quiere hacer para el nivel nacional, pero no está proponiendo que vaya al ADR o al RID.

D^a Silvia García dice que la propuesta de CEFIC dice expresamente que lo de inflamabilidad o no que no se aplique al material de embalaje y de manipulación.

D. Jesús Soriano indica que el CEGIC propone que la madera se pueda utilizar como de hecho se hace, pero al margen de esto hay un tipo de maderas porosas su propuesta es básicamente la de CEFIC y lo que está contando es un aspecto aparte.

D. Antonio Gómez dice que eso que para estibar no se pueda utilizar paja, madera o cualquier otro material combustible encuentra una cierta incongruencia con la incompatibilidad de luego hay el 7.5.2.1., es decir no se puede utilizar para utilizar paja o madera y sin embargo si se podría poner un bidón de líquido inflamable al lado de este peróxido orgánico.

D. Jesús Soriano dice que si el ADR autoriza estivar conjuntamente determinadas mercancías y envases estaría de acuerdo. Esta instrucción a lo que obliga es que ese ambiente donde se estiva esta mercancía esté libre de este tipo de materiales.

D^a Silvia García entiende que por algo se empieza. Está claro si se lleva cada mercancía peligrosa separada de todo lo demás mejor irían las cosas y mejor trabajarían los transportistas. Esta propuesta sobrepasa el límite delo presentado por Polonia.

DOCUMENTO 6. Propuesto por Polonia. Está relacionada con las soldaduras que se realizan en caso de cisternas. La cuestión es que hay una norma de referencia para hacer estas soldaduras que habla de dos sistemas de soldadura que se pueden emplear con dos niveles de seguridad. Polonia lo que dice es que la norma simplemente enumera estos dos niveles de seguridad pero no indica cuál de los dos se han de emplear a priori. El ADR y el RID hacen referencia a esta norma, pero no indican que nivel de seguridad hay de utilizar, se crea una cierta inseguridad jurídica. Polonia indica que ellos quisieran que se referenciara el nivel 2 que es el nivel más estricto y el más coherente con lo que existía en la norma anterior, y da continuidad con los sistemas de soldadura que ya había y se eleva esta consulta a la Reunión Conjunta para que todos opinen sobre este tema.

D. Enrique Sánchez indica que en principio esto está ligado a algunos comentarios que se han hecho con la utilización de la normas con las directivas de la Unión Europea. Salvo en casos muy concretos ya están armonizadas y se puede autorizar, es decir, se puede utilizar una norma u otra, pero no con carácter obligatorio y en el ADR se han puesto las normas como obligatorias y además existe algún comentario sobre las normas



que están incluidas de referencia, como es esta, también son obligatorias. En este caso es una norma que procede de la ISO, que redacta las normas de forma global y mete requerimientos de ERASME que es uno de los códigos más utilizados con la anterior opción; que tenía creando unos problemas en cuanto a la relación la norma legal que es el ADR y la norma técnica que son todas estas normas. Es un problema de que no se está normalizando para una reglamentación concreta y con espíritu legalizador normal bajo otro tipo de criterios que genera este tipo de problemas, de que hay una norma que va a entrar en vigor y ahora que se va a hacer con eso, es lo que hay que definir en el ADR o ahí se crea una confusión bastante importante.

DOCUMENTO 8. Propuesto por Reino Unido. Básicamente se modifica en algunos aspectos las placas de las cisternas.

D. Andrés García comenta que lo único que han hecho es añadir a unas placas que ya existían en el ADR algunos conceptos. Hay algunas cosas que serían interesante aclarar, porque incluye como novedad una entrada a esa placa donde indica que esas sustancias de acuerdo al 4.3.4.1 3. que son las famosas sustancias del signo +, pero luego en los ejemplos varios que marcan de placas el documento en el punto 20 de esas placas, estaría bien que se aclararan en esas placas que nombre de producto debe de aparecer y si debe de aparecer.

Y añade que en cuanto a un período transitorio, no existe período transitorio para cisternas fabricadas solamente para nueva fabricación.

D. Enrique Sánchez dice que estas placas no son las mismas que están en el ADR, que se encuentran en la parte 6.7 que son para cisternas portátiles y están ligadas a la que tiene también en la parte 6.7. el Código IMDG estas están ya en la parte 6.8 es una incorporación nueva para tener una estructura de placa parecida a la que hay en la parte 6.7 y lo que se tiene actualmente son las que establecen la normativa nacional. Si esto hay que aplicarlo habrá una placa para materias que no sean de la clase 2 y otra para vehículos batería, contenedores de gas de elementos múltiples pero no tiene nada que ver con las placas de la parte 6.7.. Por otra parte incluyen dentro de la clase 2 también los criogénicos y no solamente para los gases que no son criogénicos, son para todos los gases. Hay una placa para las clases 1, 3 y ,9 y otra para la clase 2.

D^a Silvia García dice que no es un tema nuevo y que ya se planteó en la última reunión un documento sobre esto mismo.

D. Enrique Sánchez dice que no viene a modificar algo sobre las placas que ya están definidas en el ADR, es diferente al 6.7. Actualmente lo único que dice es los elementos que tiene que contener la placa pero no la define y lo que aquí se introduce es un formato, un modelo de placa que le parece correcto.

D^a Silvia García recuerda que en el mes de septiembre ya se habló de la última propuesta que había para hacer este tipo mismo modelo para este caso concreto y desde entonces ha habido un grupo de trabajo que se ha reunido porque se ha considerado que era pertinente y el resultado es esta nueva propuesta.

D. Andrés García quería comentar que estos actualmente estos conceptos ya se fijan en una placa en una cisterna de líquidos de acuerdo a lo que marca el 6.8 y quiere insistir en aclarar el tema de las sustancias que deben de aparecer en esa placa porque es una novedad y puede llevar a confusiones.

DOCUMENTO 10. Presentado por IRU. Plantea la posibilidad de que parte del curso de conductores se dé online, también es la segunda propuesta de este mismo tema, se habló hace 6 meses. La propuesta que traen en este momento es incluir la posibilidad de que la mitad de la sesiones de formación se pueda realizar online pero no incluye nada de la propuesta anterior que era especificar concretamente en que materias se podía y en que materias no se podía hacer una formación online y antes también venía referenciado un examen que había que hacer dentro del propio centro de formación antes de pasar a la fase presencial. Aunque en la introducción al texto se habla de este examen en lo que es la propuesta que va para el RID y el ADR no se recoge, solamente dice que se puede incluir un día de formación a distancia.



D. Jesús Soriano considera que la formación del conductor de mercancías peligrosas es el eje fundamental de la gestión de este tipo de carga y teniendo en cuenta que el ADR se aplica a un número grande de países y creen que los temas online o a distancia puede tener un cierto riesgo en alguno de estos países. En uno grupo más reducido de países, cinco o seis, podrían ver bien esta propuesta; pero FEIQUE no está a favor de esta propuesta, piensan que puede haber riesgos de suplantación de personas que tiene mucho que ver con la cultura y las circunstancias que rodean a cada país. No están de acuerdo con la propuesta.

D^a Silvia García quiere hacer constar que el examen lo tienen que pasar después igual, al margen de si se hace o no la formación online.

D. Eduardo Gómez no está ni a favor ni en contra de la propuesta, no es competencia suya y está dando su opinión personal. Continúa diciendo que se está hablando del tema de formación y que parte de ella pueda ser online, no lo ve mayor problema; en primer lugar por lo que acaba de decir D^a Silvia García, ya que luego va a tener que presentarse a un examen, si no ha estudiado el contenido de la formación online no va a aprobar. En segundo lugar esa prueba que aparecía en la primera propuesta de hace seis meses de la reunión anterior se refería a una prueba interna del centro de formación que le daba paso a la segunda fase de formación y era la presencial y al terminar ésta vendría el examen oficial de la autoridad competente, no se está desvirtuando nada, lo único que cambia es ahora la formación tiene que ver presencial y con esto se da puerta abierta a que el país que quiera pueda admitir formación online. En la actualidad la formación a distancia está presente en muchos aspectos de la vida.

D. Aitor Egea comenta que también en la formación en el ámbito de transporte aéreo AESA también está permitiendo que parte sea online, es un modelo basado en lo que hace la ICAO basado en competencias.

D. Andrés Herbada indica que está de acuerdo en la propuesta, entienden que no se pueden poner puertas al campo la formación online es muy importante y como dice D. Eduardo Gómez el examen es otra cosa o las garantías que pueda haber para que la formación sea adecuada está luego en el examen.

D. Andrés García también están de acuerdo con esta propuesta y como se ha dicho antes espera que sea el principio y que en un futuro se pueda hacer toda la formación online. La parte teórica se puede hacer online pero como es obvio la parte práctica no. Según lo que ha escuchado antes entiende que si esta propuesta sale adelante en el ADR pregunta si deberá hacerse algún tipo de cambio legislativo en nuestro país.

D^a Silvia García contesta que no, con esta propuesta se brinda a los países la posibilidad de hacerlo luego que se haga o no en España es una segunda fase.

D. Andrés García dice que a eso se refería que luego habría que pasar a esa segunda fase que sería adoptar los cambios a nuestro país.

D^a Silvia García dice que no tendríamos porqué pero sería lo más razonable ya ha hablado con la Dirección General de Tráfico de este propuesta y en principio también la apoya y se entiende que en algún momento harán uso de esta posibilidad.

D. Jesús Soriano dice que sí que están a favor de esta propuesta se haga para España y que la Dirección General de Tráfico haga un sistema online.

D. Jorge Golfín indica que en principio están en contra de esta propuesta. La formación online no justifica ni cómo ni cuándo se realiza ni en el momento en que se realiza. Entiende que los conductores y los trabajadores con esta propuesta se verán abocados a que cuando estén haciendo los descansos estarán realizando la formación por lo tanto no estarán descansando eso conlleva también un agravamiento en la seguridad del transporte, entiende por su parte, y de las condiciones de los trabajadores.

D. Arturo García comenta que aparte de la formación de los conductores también tienen la del personal de carga y descarga y últimamente el Consejo de Seguridad Nuclear sacó su instrucción IS38, poniendo unos requisitos de formación mucho más estrictos que los que pone el ADR. Concretamente un temario de formación



por competencias que lo tiene publicado en el BO,E con cuatro perfiles formativos porque el 1.3. no extiende en abarcar lo que el Consejo de Seguridad Nuclear consideraba necesario de recepción o de carga de los radioactivos. Tienen una responsabilidad muy grande con la formación de los conductores y piensa que no se debería de bajar la guardia en cuanto a ser estrictos con las normas y en lugar de ir a menos ir a más, este el punto de vista de su asociación.

D^a Silvia García está de acuerdo con el anterior interviniente. Esto en principio no es ni ir a menos ni ir a más, es ir a distinto es dar una formación parecida de otra manera, que no vale la formación online para todas las materias, está claro, pero hay algunas materias que lo permiten fijar mejor, verlas en pequeñas dosis en vez de darlas de un tirón durante 8 horas, tiene sus ventajas e inconvenientes y que esto se permita no indica que se haga online por todas las partes y que todos los centros de formación tengan que aplicar este método o que habrá cursos simultáneamente que hagan parte online y parte presencial. No ve que haya una bajada en la calidad de la formación.

D. Eduardo Gómez dice que en la propuesta no es que se baje el listón, se puede poner todo lo alto que se quiera es como desarrollar esa formación. Se parte de varias premisas, el ADR lo permite y cada país podrá asumirlo o no y es una demanda por parte del sector de bastante tiempo atrás y no habla solo de formación de mercancías peligrosas habla de cualquier tipo de formación, el sector siempre se ha quejado y sobre todo con la atomización del sector que se tiene en España que parar un vehículo para realizar una formación, al margen de tiempos de conducción y descanso, que ahí no se mete porque está en la ley y es obligatorio, pero si se requiere una formación específica para el desarrollo de un trabajo determinado implicaría que el conductor parase de su trabajo, cuando es un asalariado la empresa asume ese costo pero cuando es un autónomo el costo lo asume él. Con esto se puede facilitar al conductor que es además empresario el que pueda acceder a una formación regulada, reglada, oficial y de una forma relativamente cómoda no tener que estar desplazándose. La propuesta la ve positiva y está de acuerdo con la IRU. Es el camino por donde van toda la formación del transporte y en multitud de sectores.

D. José Antonio Rodríguez dice que en referencia al comentario del representante de Comisiones Obreras dice que los comentarios se están haciendo normalmente los sábados y los domingos. También apoyan este tipo de formación.

D. Jorge Golfín dice que se refería a los descansos cuando están en la cabina del conductor, cuando hacen un descanso en que son nueve horas y son menos reducidos.

DOCUMENTO 13. Propuesto por Francia. Solicita que los certificados y las inspecciones de cisternas se puedan firmar electrónicamente e indica toda la normativa que hay de firma electrónica al respecto y creen que esto es un tema seguro y que se podría incorporar en el ADR y en el RID. Lanzan la idea y si ven que todos están de acuerdo Francia llevara a la siguiente reunión una propuesta para el RID y el ADR.

D. Eduardo Gómez piensa que esta propuesta es esencial ahora mismo. Existe el problema de que cuando se pasa un control periódico de una cisterna el ingeniero autorizado a la firma está en Barcelona o donde sea y en lo que va y viene el certificado y llega al interesado se está circulando con el acta de ensayo, con la firma electrónica se elimina todo este problema en pocos días el interesado puede disponer del certificado. Lo ve primordial y este problema existe en todos los países.

D. Enrique Sánchez en principio está de acuerdo con la propuesta, pero aquí en España se tiene que cumplir el ADR y tienen un plazo suficiente que cree recordar que ahora mismo está en torno a los tres meses para presentar la cisterna a inspección y seguir con su ADR y después seguir con su certificado, lo que no hay que esperar es esperar al día anterior de terminar el plazo. Cree que ir con acta de ensayo no es válido.

D. Eduardo Gómez también piensa que no es válido.

DOCUMENTO 14. Propuesto por Suecia. Está relacionado con el transporte de mercancías limitadas y Suecia los que plantea son los clásicos casos de lo que puede pasar cuando se mezclan grandes cantidades de cantidades limitadas con pequeñas cantidades de otras sustancias que no van como cantidades limitadas van



como cantidades normales con respecto a lo que es el marcado y el etiquetado. Como ya es sabido si se tiene mucha cantidad de cantidades limitadas y poca cantidad de otra sustancia que no es cantidad limitada, se marca con la etiqueta correspondiente de esa otra sustancia, de la cual hay menos cantidad, pero en embalajes más grandes. Suecia propone que cuando se lleven más de 8 toneladas se lleve necesariamente puesta la etiqueta de cantidades limitadas independientemente de otras cosas que se lleven o no.

D. Jesús Soriano indica que lo que no tienen claro sería lo que aportarían a los servicios de intervención cuando se está hablando de una placa que es de vehículo no está hablando de la señalización de los envases que van en cantidades limitadas y van estivados de forma compatible con otra mercancía que no está bajo el LQ y en virtud de la cual esa jerarquía del ADR lo que hace es que prepondere esa clase mercancías que no está bajo el LQ para etiquetar el vehículo. Cree que lo que está actualmente en el ADR es adecuado, la marca LQ se utiliza para cuando los vehículos tienen más de 8 toneladas y entiende que no habría que cambiar esta jerarquía de preponderancia de marcado de los vehículos ADR.

D. Enrique Sánchez dice que en principio está de acuerdo con la propuesta porque lo que dice al ADR ahora es que si se lleva una cantidad de mercancía peligrosa que no se cantidad limitada junto con más de 8 toneladas de cantidad limitada se puede quitar la información que da la placa etiqueta de cantidad limitada colocada en el vehículo frente a una pequeña cantidad que lleve el vehículo por mercancía peligrosa. En este caso lo que se hace es indicar que llevará tanto la de mercancías peligrosas como la de cantidad limitada, con lo cual hay una mayor información para emergencias en este sentido. Emergencias no va a saber qué tipo de mercancía es la de cantidad limitada, pero ya sabría que aparte de la que lleva por lo menos 8 toneladas de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

D. Antonio Gómez cree que con la redacción que tiene actualmente el capítulo 3.4. da a entender con que va a llevar más de 8 toneladas la marca de cantidades limitadas, pero si lleva otras mercancías peligrosas para la que se exija placa/etiqueta no se requerirá entonces la del 3.4., podría ser que las 8 toneladas embaladas de mercancías limitadas podían ser de un comburente y llevar una garrafa un jerrican de 50 litros de un inflamable y entonces como lleva las etiquetas de inflamable ya no sería necesario las otras, es decir la redacción de ahora dice eso.

D. Aitor Egea dice que se ha encontrado un problema con el multifase marítimo, que hay veces que cuando hay que embarcar aplican la segregación y como no afecta cuando es cantidad limitada en algunos casos ha habido conflictos no se usaba bien el elemento integrador de la cantidad limitada. El punto en que encontraba un conflicto real en la aplicación de esto era que si no se explicaba muy bien que si era cantidad limitada no afecta lo que aparecía documentado.

D^a Silvia García indica que solo se va a hablar del transporte por carretera y ferrocarril, por lo que lo que se ha dicho con anterioridad va a seguir existiendo.

D: Aitor Egea dice que este conflicto cuando el contenedor va por la carretera se le ha encontrado en el multifase de marítimo antes no, en el marítimo cuando cierras el contenedor es cuando hay conflicto al no saber que hay dentro.

DOCUMENTO INFORMAL 13. Presentado por Rumanía/UIC. Existe el intento de hacer un uso más propio de las palabras "riesgo" y "peligro" que se ha hecho con bastante escrupulosidad en el Libro Naranja, y ha pasado al RID y al ADR y entrara en vigor en el 2019, pero hay partes del RID y ADR que no son texto que provienen del Libro Naranja y en las cuales tienen que hacer estas correcciones. Este grupo de trabajo se ha planteado que antes de hacer ese trabajo lo aconsejable sería introducir una definición de lo que es "riesgo" y lo que es "peligro" y aunque parezca muy sencillo hay muchas referencias normativas de temas relacionados con el transporte de mercancías peligrosas que ya tienen una definición de riesgo y de peligro que no son coincidentes entre ellas. En la reunión de este grupo de trabajo han llegado a dos definiciones de riesgo y otras dos de peligro trasladando el debate a la Reunión Conjunta.

España en su momento mandó comentarios escritos. La propuesta que se hizo fue seguir un poco con la definición de "riesgo" y "peligro" que existe en el mundo del transporte aéreo de mercancías peligrosas porque



precisamente toda esta homogenización que ha habido en el Libro Naranja viene promovida por los problemas que tenía en el transporte aéreo porque ellos utilizan estos términos no solo para el transporte de mercancías peligrosas también en otras normas que le son de aplicación. Hay dos opciones y pregunta si alguien quiere comentar alguna de ellas.

D: Aitro Agea pregunta por utilizar la definición de la RAE, en su momento se comentó que en España la Real Academia Española si se tenía opción de hacer una consulta a la RAE para ver si se armonizaba con el Diccionario o hacerlo a través de la OACI.

Para D^a Silvia García la RAE es una herramienta fundamental para la vida cotidiana pero entiende que los usos técnicos de las palabras no necesariamente tienen que coincidir con los usos comunes de las palabras. Quizás tenemos que puntualizar más de lo que permite la RAE, ya que lo que refleja es el uso cotidiano de estos términos que no es siempre tan puntilloso. En un grupo internacional de trabajo además esto no es una referencia válida ya que cada cual tiene su propia RAE.

D: Jesús Soriano comenta que inspirándose un poco en la normativa de planificación de emergencia y accidentes graves de las opciones que se dan aquí la que se plantea para danger/hazard optan por la número dos. Entienden que cuando se hablan de peligro es una cualidad intrínseca de la sustancia, por lo tanto no están a favor de la opción 1, que dice que en danger/hazard son una situación o en un contexto una cualidad de las sustancias, entiende que lo primero que hay que decir ahí es intrínseco.

En cuanto a risk/riesgo, optan por la primera opción. Creen que el riesgo, aparte de identificarse siempre como un número, en lo que es la evaluación de riesgo, piensan que es la combinación de la frecuencia de ocurrencia de un daño y la severidad del mismo, piensa que esa definición es más completa que la número dos que parece que lo relaciona directamente con una probabilidad numérica y de un efecto específico.

D^a Silvia García coincide con su criterio.

D. Jesús Soriano dice que en la metodología de evaluación del transporte que se está haciendo en el Comité Conjunto, también ahí habrá una definición de estos términos que también tendría que estar armonizada.

D^a Silvia García comenta que esto también lo estuvieron viendo ayer en una reunión preparatoria de la de hoy y precisamente las elecciones de la opción 2 y la opción 1 son las que más se manejan con las definiciones de ese Grupo de Trabajo de análisis de riesgo que depende de la Reunión Conjunta.

DOCUMENTO INFORMAL 17. Presentado por UIC. Presenta una duda en relación con los tiempos de retención que se han de marcar para vagones, en los contenedores cisternas, en los vagones cisterna y en los vehículos cisterna. La cuestión es que se tiene que marcar el tiempo de retención de la sustancia y lo que preguntan es para el caso de cisternas vacías sin limpiar si este tiempo de retención se tiene que marcar o no. Esto ya se discutió en una reunión del RID el año pasado y se llegó a la conclusión de que a priori no. Pero después de hablar con expertos en la materia les han dicho que al revés, que es fundamental el marcarlo y que es mucho más importante que en los contenedores que van llenos. Lo que se pregunta es si lo tienen que marcar o no y si lo tienen que marcar para los contenedores vacíos sin limpiar si se tienen que dar una serie de pautas para hacerlo correctamente.

D. Enrique Sánchez dice que el tiempo de retención que está definido en el documento es desde que se llena la cisterna hasta que, de acuerdo con los cálculos que se tiene la presión en el interior, va a ser la que haga actuar la válvulas de seguridad. En el momento en que se vació ya no se tiene la referencia del llenado inicial, que se va a tener normalmente la cisterna de llenado máximo habría que saber cómo va a quedar la cisterna con que cantidad de gas para poder establecer un nuevo período porque sino no tiene sentido.

D^a Silvia García dice que hay que volver a calcular el tiempo de retención, la cuestión es desde el momento del vaciado, después del vaciado, que no queda vacío al quedar una presión residual y una temperatura en ese momento se podría volver a calcular el tiempo de retención.



D. Enrique Sánchez comenta que por la información que tiene, normalmente el fabricante ha determinado que, partiendo de las condiciones iniciales de llenado, cual es el tiempo de retención, pero no en las otras condiciones que no están perfectamente definidas. La condición de llenado a grado máximo, es decir con la máxima capacidad, se tiene y con esos datos sacan el tiempo de retención. Si en una descarga parcial o total quede un resto, esas condiciones no las tiene definidas el fabricante del producto.

D^a Silvia García no ve la dificultad; en la tabla de presión/temperatura en la cual después de hacer la descarga mide la presión y la temperatura y para esa sustancia en concreto se es capaz de sacar el tiempo de retención, eso se puede calcular. Que se puede calcular es una cosa; que sea necesario calcularlo y que realmente sea un problema de seguridad es otra.

D. Esteban Pajares dice que desde el punto de vista físico lo más probable es que ese tiempo de retención sea mayor que se está nivelando por el mínimo que es el que está marcado.

Cuando se vacía la cisterna lo que pasa es que se da más capacidad para que se acumule el vapor con lo cual ese nuevo tiempo de retención será más largo que el tiempo que ya está. Pregunta si se está a favor de la seguridad.

D:^a Silvia García dice que lo que está diciendo es que si se mantiene el tiempo de retención que ya había, si se vuelve a aplicar el mismo tiempo de retención que ya había se queda de lado la seguridad, lo que cree es que lo que se está haciendo en no aplicar ningún tiempo de retención, es ignorar el tema del tiempo de retención totalmente.

D. Enrique Sánchez piensa que el problema que se está presentando es que al cabo de un cierto tiempo de tener la cisterna vacía pero con un resto de gas actúan las válvulas de seguridad porque aunque quede una cantidad al cabo de un cierto tiempo hace que la presión sea lo suficiente para que ventée.

En la normativa de Estados Unidos se establece que los conductores tomen referencias de los tiempos de retención que se le presenta durante el transporte. En un momento determinado van cogiendo una verificación como que el tiempo de retención es correcto, y si resulta que este tiempo durante un transporte salta se apunta y se tiene en cuenta porque el revestimiento, se puede quedarse sin vacío, perder un poco o si es en caso de aislamiento normal con poliuretano que haya una reducción de su eficacia. Entonces hay ese control con un impreso de los tiempos de retención en los transportes sucesivos para ir comprobando que funciona la cisterna. Pero no ha visto el cálculo para poder decir que a partir de un parámetro determinado tiene un tiempo de retención.

D. Jorge Mérida dice que el problema del tiempo de retención es que la mayor parte de los contenedores que se mueven el que recibe el contenedor no tiene los datos para poder hacer los cálculos al ser el destinatario, los tiene el propietario que probablemente es quien los emita. Cuando se devuelve un contenedor vacío hay muchas condiciones dentro de lo que es el líquido que pueden dar un tiempo de retención distinto y sobre todo que no se tiene los parámetros para calcularlo. Es la dificultad que ve para acceder a los datos, estos datos los tiene el que ha fabricado el producto y lo ha comprado el usuario final no lo va a tener para calcularlo.

A D^a Silvia García le parece un dato importante, pero lo que le parece claro es que es importante calcular el tiempo de retención aunque este vacío sin limpiar porque en caso contrario al final se va a producir un venteo de la válvula y que es bueno tenerlo previsto y estar prevenido de que esto pueda ocurrir. La propuesta inicial de la UIC abre el debate para decir si esto hay que hacerlo o no hay que hacerlo y en el caso de que haya que hacerlo dar unas pautas para que se pueda hacer de manera razonable. Cree que desde ese punto de vista se debería de apoyar esa propuesta en el sentido de que parece importante resolver este problema y dar unas pautas de como poder resolverlo de cara al remitente de las cisternas vacías.

DOCUMENTO INFORMAL 21. Presentado por Suiza. Está relacionada con la disposición de carga CV36/CW36. La 36 es para la carga y descarga, hace eco de los mismos requisitos que vienen en el 5.5.3.3.3 sobre el riesgo de asfixia, ha habido unos cambio hace tiempo en el 5.5.3.3.3. relacionados con el riesgo de



asfisia que se han olvidado reflejar en la CV36/CW36 para que tengan exactamente el mismo texto. Lo que Suiza propone es arreglar este olvido.

Según D. Jorge Mérida lo de la CV36 a su parecer nunca va a tener arreglo. Primero lo de la ventilación adecuada, que nadie sabía lo que era salvo que tenía garantizado el 21% de oxígeno, luego se pasó a permitir que se meta en un vehículo cerrado sin ventilación se ponga únicamente una pegatina y cuando aparece el tema del hielo seco lo único que se tiene claro es que un vehículo ATP se le puede dejar llevar hielo seco; ahora resulta que vamos a trasladar a la CV36 la parte mala del 5.5.3., que el que va a entregar la carga tiene que decidir si la mampara que separa, que nadie certifica, nadie nos da un papel y no se puede pedir ningún papel al que viene. Poner aquí este texto tan abierto que será prevenido es el riesgo que asumimos nosotros los que somos cargadores a la hora de entregar la mercancía a alguien que no sabemos, salvo que se produzca un accidente que era inadecuado, sienten una pequeña desasistencia legal en esto de estar bastante vendidos porque el criterio de una persona de un almacén es el que decide si es bueno o no. Hay muchos tipos de mamparas que van abiertas, cerradas, en trozos que se quitan que no son estancas a gases, con esto se puede llegar a conseguir que se produzca un accidente esto es una queja en el aire y es un sentimiento que tienen los que cargan tienen un problema y esto no es una solución al no saber lo que hay que hacer o pedir ni tienen un papel que se le pueda pedir a la persona que trae un vehículo a cargar para saber si es apto o no de ser transportado.

D. Aitor Egea comenta que no hay que olvidar el transporte de infecciosos que es un debate que se ha planteado muchas veces, porque se ve transportar infecciosos en vehículos mixtos sin ningún tipo de problema, transitan con la pegatina puesta, incluso ha visto un vehículo mixto sin ningún tipo de separador de mampara con la pegatina puesta en la parte trasera y cuando pregunta nadie acredita o se separa la cabina de carga, con una separación física con distancia de aire, o nadie va a decir que el remache de turno sea totalmente estanco.

D^a Silvia García dice que en relación con esta propuesta independientemente de que el 5.5.3.3.3. guste más o menos parece razonable tener los mismos requisitos de regulación en todas las partes. Hasta cierto punto somos responsables del 5.5.3.3.3. porque España estuvo en su momento haciendo propuestas para intentar racionalizar el texto lo más posible y parte de la redacción del texto que hay ahora está propuesto por España y Austria. Pregunta que si se quiere abrir el debate sobre este tema se puede hacer, pero lo que hay ahora es el mejor intento de resolver algo y propone que si quieren hacer otra propuesta distinta invita a que se haga otra propuesta con un texto alternativo.

DOCUMENTO INFORMAL 28. Presentado por AEGPL. Se refiere a unas botellas compuestas, hay dos tipos uno que están hechos con dos medias botellas pegadas y las hay que están hechas de un único molde metálico con un revestimiento plástico interior. Parece que han tenido bastantes problemas en el mercado danés con las botellas pegadas hechas por dos piezas, porque se han dado cuenta que el pegamento que une las dos piezas metálicas en caso de incendio en un momento dado el pegamento en caso de incendio se puede derretir. Lo que solicita AEGPL es revisar una norma que es de aplicación que se referencia dentro del RID y el ADR, lo que hacen es decir que esa norma no sea aplicable a las botellas hechas con dos partes pegadas y entiende que se excluiría del ámbito de aplicación del RID y ADR del uso de estas botellas. Pregunta a D. Esteban Pajares si tiene más información.

D. Esteban Pajares comenta que el origen de este documento se encuentra en una empresa danesa que fabricó unos cilindros con esa técnica, que a su vez la compro otra bastante más grande. Esa empresa fabricaba sus cilindros con un pegamento que resultó que después se soltaba, que estaban testados según EN 12245, esa prueba o norma cuando se hace a todos los otros cilindros garantiza la seguridad pero no para esos tipos de cilindros. Se ha planteado un cierto debate que no le ha quedado claro al ser el documento muy reciente, si lo que se quiere es prohibir completamente el transporte de esos cilindros o proponer una norma nueva, que tampoco le quedó claro, lo que sí está claro es que al decir que esos cilindros no se pueden testar por esa norma como el ADR no contempla otra, entiende que están fuera del ADR. Este problema no afecta ni va a afectar en España, ha sido muy puntual que paso en Dinamarca con un fabricante, esa fabricación ya está descontinuada, no cree que hay ninguna iniciativa de volver a fabricar con esa tecnología. Piensa que más que nada es para evitar que vuelva a pasar y que alguien pueda volver a tener la idea de fabricar dos cilindros con



dos mitades soldadas, lo certifique con esa norma y otra vez se plantee el mismo problema. No le quedó claro que si lo que quieren es pura y sencillamente dejar fuera ese tipo de cilindros o al menos si hiciesen cilindros nuevos, en un futuro, que no lo hicieran según esa norma, habría que desarrollar otra, porque como ya se ha comentado en el caso de fuego los cilindros se separan y no quiere pensar lo que puede suceder en ese caso.

D^a Silvia García pregunta que si en el mercado danés estas botellas ya se han retirado, D. Esteban Pajares contesta afirmativamente.

DOCUMENTO INFORMAL 34. Propuesto por el Secretariado. Presenta los resultados de un grupo de trabajo relacionado con la telemática integrada por varios países que están intentando implantar de manera autónoma un modelo de carta de porte electrónica. Al hablar de manera autónoma se refiere a que son tienen el apoyo ni de Naciones Unidas ni de la Unión Europea ni de ningún organismo supranacional. El núcleo duro de estos países es Alemania, Francia e Italia a los que se han unido Reino Unido, Bélgica y Austria, desde el punto de vista geográfico se podría estar hablando de media Europa para nosotros más tarde o más temprano tendremos que unirnos a ellos.

Lo que están haciendo es definir poco a poco la estructura que plantean que debería de tener y como podrían acceder otros países y que protocolo tienen que tener estos centros de dato. Se plantean dos tipos de centros de datos el TP1 y el TP2. Los TP1 son entidades que almacenan los datos que les llegan de cartas de porte y las TP2 son las interfaces de entrada en las que cada uno teclea su carta de porte y se manda al TP1 que lo guarda y si alguna autoridad competente hace alguna solicitud de información sobre un transporte da la carta de porte la facilita en ese momento.

Plantea también que de manera transitoria, hasta que los propios servicios de inspección tengan una herramienta digital adecuada para poder acceder a ver esta información las personas que hagan uso de esta carta de porte electrónica tendrán que tener en cabina un elemento en los que ellos sean capaces de mostrar electrónicamente lo que está en algún sitio de la nube. Le parece un trabajo bastante interesante.

D. Jesús Soriano dice que hay iniciativas que están llegando a las empresas y que al final es que su miedo es que tengan digitalización pero que no esté conectada, cree que lo lógico es seguir el modelo de las TP1 y TP2 que se establecen en este documento. Cuando preguntan a un conductor sobre su certificado ITV a veces dan un código alfanumérico y no saben de dónde bajarse el documento, es un tema que ya están teniendo las empresas. Luego hay una carta de porte, el CMR electrónico que está promocionando la rama española de la IRU, ASTIC, a través de la sociedad ASETIR que está empezando con pruebas. En el CEFIC se va a establecer una sociedad mercantil, sin ánimo de lucro, formada por CEFIC, ECTA (agrupa a las Asociaciones de transporte asociaciones de empresas de transporte químico) y AEFICO (Asociación europea de lavados de cisternas), actualmente están operando con un plan piloto de certificación de lavado electrónico y en el último trimestre del año van a empezar a explotar este sistema, cuya responsabilidad tiene al final una empresa mercantil radicada en Bélgica. Se está viendo que hay diferentes esquemas de digitalización de documentos, los documentos son diferentes y están residentes en diferentes reservorios informáticos: uno está en la DGT; otro en el sistema del CMR electrónico, nuestro certificado de lavado energético está también residente en otro sistema. Pero no hay que olvidar que cuando a un chófer se le hace la inspección en ruta se le requiere muchos documentos que pueden estar digitalizados y eso puede ser un problema para él. Lo que le preocupa es que esto siga creciendo y que se piense que la digitalización va a resolver todo y lo mismo se puede llegar a un problema de multidigitalización y se va a tener más problemas de los que se tienen actualmente y al final los actores reales del asunto y la gente que está a nivel práctico opte por el papel, que ahí no hay problemas y ese es el riesgo que ve.

D^a Silvia García piensa que puede ser un riesgo real. Cree que esto puede requerir de coordinación entre administraciones, pero como no solo es un problema español, también es un problema europeo y que todos van a tener el mismo problema, todos intentarían el mismo esfuerzo de homogeneizar por los mismos sitios y de trabajar de la misma manera más o menos coherente una cosa con otra. El problema es que es muy difícil encontrar una entidad común que sea responsable de toda la documentación de todo el transporte, no hay a quién dirigirse para hacer esto desde arriba de una manera única y en una sola vez. Se teme que va a tener una fase intermedia de ajustes bastante horrible en la cual habrá varios sistemas paralelos que funcionen pero



por lo menos cree que en mercancías peligrosas lo que está claro y lo que parece que se está intentando promover es que todos nos terminemos uniendo a esta arquitectura con este sistema. Como de momento España todavía no está metida, no se tiene la facultad de intervenir a la hora de poner los criterios iniciales. Todos tenemos asumidos que el sistema que estará implantado ya en la mayor parte de los países y que no podemos hacer un sistema propio independiente, que requiera un cambio de documentación electrónica de un país a otro y lo razonable sería seguir el camino preestablecido ya por este grupo de países que para eso nos están contando todo esto, que lo que están haciendo es darlo a conocer e intentar que sucesivos países se vayan acogiendo a esta iniciativa y de manera coordinada entre todos organizarlo de la mejor manera posible.

D. Aitor Agea cree que no será fácil porque él está en un grupo de trabajo en un grupo similar pero en el transporte aéreo que arranca que como lo lleva IATA en un ente más sencillo, pero que han pinchado en el tema de las mercancías peligrosas se puede hacer el documento electrónico en mercancías generales, pero llegan las mercancías peligrosas y te estancas, al no estar desarrollado esta capacidad si ni siquiera en el aéreo que en teoría hay un ente regulador único que te puede ayudar a hacer todo esto se ha conseguido en carretera costará.

D^a Silvia García dice que una cosa es que cueste y otra cosa es que no se haga, y lo ve factible, de hecho es que los alemanes lo van a hacer y si te gusta te lo quedas y en caso contrario pues allá tú, pero una vez que un sistema ya empieza a funcionar y que de hecho en Alemania hay un proyecto piloto para los transportes interiores, que ya está funcionando con su más y sus menos, ellos va a tirar por este camino y han arrastrado a varios países que van a hacer un sistema común y los demás iremos a remolque. Esto es para bien o para mal: nos ahorramos el esfuerzo de hacer el desarrollo pero también estamos eliminando oportunidades de negocio a nuestras empresas españolas de entrar a desarrollar esto.

D. Jesús Soriano dice que quien puede armonizar esto con éxito tiene que ser la Secretaria de UNECE, en primera instancia, y después la solución la podría tener la D. G. de Transportes de la Comisión Europea.

D^a Silvia García indica que la Reunión Conjunta se ha dirigido a ambos órganos solicitándoles que ellos amparen ser el TP1, que ellos hagan una base central de datos a los cuales todo el mundo pueda cargar datos, porque en el fondo desde el punto de vista informático es mucho mejor tener un ordenador central o sistema central al cual todo el mundo mande cargue y estén ahí todas las cartas de porte y las consultas van a estar dirigidas ahí. Ni la Unión Europea ni Naciones Unidas se han querido hacer responsables de esto. La Unión Europea por haber una diferencia entre los países firmantes del ADR y los que son miembros de la Unión Europea. Y Naciones Unidas porque esto le implica un tipo de servicio que no está acostumbrado a brindar para nadie. Esto implica un sistema que tiene que funcionar veinticuatro horas al día, siete días a la semana, con un centro de atención a las autoridades que tienen que resolver las incidencias tiene que haber ahí un equipo de personas fijo dedicado a resolver las incidencias y Naciones Unidas no está para esto. Se ha intentado durante muchos años, pero no se ha llegado a buen puerto y la alternativa es ésta.

Punto 5.- Otros Asuntos

D^a Silvia García quiere hablar sobre los informes anuales del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Indica que los consejeros de seguridad tienen que presentar su informe para el caso del transporte del ferrocarril en la Agencia de Seguridad Ferroviaria a través de su página web y uno de sus trámites es un impreso que hay que rellenar que coincide con el impreso que en este momento todavía hay que rellenar para el transporte por carretera, pero que hay que dirigir directamente a la Agencia antes citada y que a partir del 1 enero del 2019 los impresos no van a coincidir porque a partir de esa fecha para carreteras habrá un modelo que se va a tener que rellenar de manera telemática y para ferrocarril seguirá vigente el actual y que aunque se deba de dirigir a la Agencia de Seguridad Ferroviaria mucha gente no lo está haciendo.

D. Jesús Soriano pregunta si hay alguna forma que los documentos informales tengan mayor tiempo para analizarse porque en los treinta y cuatro documentos que se presentan para esta reunión muchos se han presentado muy cerca de su celebración y son documentos muy interesantes e importantes y quizás merecería la pena, él quiere hablar con CEFIC sobre este tema, para poder dar a los documentos informativos mayor tiempo para su estudio y pregunta si existe algún plazo límite para su presentación.



D^a Silvia García dice que no existe ningún plazo y si CEFIC hace una propuesta al respecto sería muy bienvenida. El tema es que se pueden hacer propuesta incluso durante la próxima reunión, recuerda que los documentos formales existe la obligación de verlos y los informales no, en cualquier momento cualquier delegado puede decir se puede negar a emitir una opinión sobre un documento informal y que se ha presentado con poco tiempo para su estudio y quieren verlo con más profundidad. Hay países que les interesa algo mucho e intentan hacer presión.

D. Jesús Soriano cree que el momento de su presentación puede ser, en algunas ocasiones, estrategia de las delegaciones.

D^a Silvia García le recuerda que uno de los que presentan los documentos más tarde es precisamente CEFIC. Se puede hacer una propuesta en este sentido, pero ya hay que esperar a la reunión de septiembre. Hubo una propuesta en este sentido de China para la reunión del libro naranja ya que sus representantes por desconocimiento del inglés les tienen que traducir todos los documentos al chino y con los informales que se presentan poco antes de las reuniones no los pueden traducir; esta propuesta no interesó y no salió adelante porque a todo el mundo le puede interesar un documento en el último momento, una cosa es que en la propia reunión surja una cuestión y puede ser interesante presentar un documento para discutirlo en la misma reunión, pero distinto es cuando no es así. Se podría pensar en presentar esta cuestión en un documento para la próxima reunión.

D. José Antonio Rodríguez dice que como no pudo asistir a la anterior reunión si le pueden interpretar lo que dijo D. José Luis Chica sobre el tema del abandono de la RIMP cuando lo que se transportan son mercancías peligrosas y no peligrosas y en el recorrido hay una salida para las mercancías no peligrosas, quiere saber si se puede salir de la RIMP para dejar las mercancías no peligrosas.

D. Eduardo Gómez dice que en las alegaciones de la Dirección General de Transportes Terrestre se dijo que se permitiera ese abandono para descargar mercancías no peligrosas en primer lugar, pero no ha sido recogido en la Resolución.

D. José Antonio Rodríguez otro tema que quería comentar es sobre los envases homologados o no para las estaciones de servicio. Hay estaciones en las que se pueden ver carteles en las que pone que no se entregan mercancías en envases que no estén homologados. La cuestión está en que si se hace una denuncia en las hojas de reclamaciones los organismos que resuelve, no suelen ser competente para interpretar el ADR y resuelven de manera atípica.

D. Eduardo Gómez dice que en la Dirección General de Transporte Terrestre todo lo que ha llegado en este sentido se contesta diciendo que no se requiere la homologación de los envases, desconoce lo que haya pasado con esa denuncia. Pero el libre comercio es el libre comercio y si en una estación de servicio quieren que el combustible lo lleven en un determinado envase ahí no tiene nada que decir.

D José Antonio Rodríguez entiende que en una estación de servicio no hay derecho de admisión. El las leyes relacionadas con las estaciones de servicios solo permite negar el servicio de suministro de combustible por razones objetivas.

D. Eduardo Gómez vuelve a decir lo del libre comercio y que si un señor quiere vender el combustible en esos envases o no lo quiere vender es cuenta de él.



D. Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto adicional, 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 8 de marzo del 2018

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