



ACTA DE LA REUNIÓN DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 15 DE MARZO DE 2023 .

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del Grupo de Trabajo WP 15 a celebrar del 20 al 24 de marzo en Berna.

Los convocantes tienen dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

Personas que participaron en la reunión:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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

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

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

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

D. Luis del Prado Arévalo

D. Luis Islan García

D. José Luis Chica Morena, del Ministerio del Interior

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

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

D^a M^a Victoria Parra Espinosa

D. José Ignacio Trujillo

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

D. Javier Hernández Sánchez

D. Juan Antonio Balbín

D^a Leire García

D. Antonio Ferrando Unguis

D. Enrique Sánchez Mota

D. Francisco Jorge Golfín Salas, de CCOO

D. Julio Bartola Molinero, de ASFARES

D^a Nuria Lacaci, de ACE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC

D. Jesús Métrida, FEDACO

D. José Luis Hench Ramirez, de REPSOL

D. Alberto de Haro

D^a Margarita Santamaría

D. Antonio Jesús Barba García

D. Pedro F. González Camacho

D. Alberto de Haro
D. Ángel Fernández
D. Juan Fernando Fernández Martín
D^a Raquel Prieto Pérez
D. José Antonio Rodríguez Gil
D. Antonio Gómez
D. Arturo González Cobaleda

En Madrid a las 10:05 horas del día 15 de marzo de 2023, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de las Subcomisiones de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
 - 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
 - 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta del WP15 en marzo.
- Punto 4. Presentación de la Estadística de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera en el año 2022
- 5-. Asuntos varios.

D^a Silvia García Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia García, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

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

Leída el acta de la reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del 14 de diciembre de 2022 y el acta de la reunión de la Subcomisión de transporte por Ferrocarril del 14 de noviembre de 2022, al no haber observación a las mismas quedan aprobadas.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP-15 que se va a celebrar del 20 al 24 de marzo en Berna.

El fin principal de la reunión de hoy es revisar y presentar los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta de Carretera y Ferrocarril que se va a celebrar del 20 al 24 de marzo en Berna. También se va a presentar la Estadística de accidentes del 2022.

De los documentos que se presentaron para esta reunión los que tuvieron interés para los presentes son los siguientes:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/5

Es una propuesta relativamente básica, pero no carece de importancia. Propone que se pueda incluir en las instrucciones escritas, pero no se deba incluir el año en el que fue publicado el ADR o RID en el cual se adoptaron estas instrucciones escritas. Es una medida que permita a las personas que llevan las instrucciones escritas tener claro la versión que tienen, sin necesidad de hacer la comprobación de las diferencias entre los distintos ejemplares.

D. José Antonio Rodríguez cree que, es importante porque ha generado problemas la situación de no concreción del año de las instrucciones escritas, y si se identifica de una manera concreta el año del origen, facilitaría un poco el problema de identificación y actualización

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/6

Presentado por IASA. Hay unos requisitos de idioma en el RID y otros requisitos de idiomas diferentes en el ADR y en el ADN. El RID acepta que se puede rellenar el documento de transporte en uno o varios idiomas, uno de los cuales debe ser necesariamente, francés, inglés o alemán, mientras que el ADR y ADN exige que sea la lengua del país que inicia el transporte más inglés, francés o alemán, si el idioma de origen del transporte no es ninguno de estos tres idiomas.

Lo que propone IASA es que nada más que sea necesario poner la documentación en inglés, francés o alemán y no sea necesario ponerla en el idioma del país de origen.

Recuerda que España y Portugal tienen un acuerdo multilateral bilateral firmado, que no tiene caducidad, donde se reconoce la documentación en español o en portugués en los transportes internos en nuestros países o entre nuestros países. Significa, que independientemente de este cambio, en España se podrá seguir llevando la documentación para transportes nacionales exclusivamente en castellano.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si esto quería decir que, en los transportes internacionales, es decir, los que salen fuera de España, no haría falta que fueran en español los documentos. D^a Silvia García contesta que es correcto.

D. José Antonio Rodríguez cree que es un problema, pero tienen tantos cuando vienen las documentaciones en alemán, para los controles en España porque el francés es más fácil y conocido, pero el alemán es un problema de control importante.

D^a Silvia García indica ese mismo problema se tiene si la documentación está en chino porque el origen es un envío marítimo que viene desde China y luego va con la misma documentación por carretera, lo que se hace es lo mismo, se mira el número ONU que corresponde, y el resto se va identificado por los códigos.

D. José Antonio Rodríguez dice que los datos básicos se pueden identificar. De todas, maneras si viene de China tendrán que venir en inglés, francés o alemán.

D^a Silvia García responde que no, porque está el 1.4 donde dice que hay que aceptar la documentación de los envíos de marítimo tal y como vienen. Esto es una posibilidad, y se imagina que se da y precisamente para esto está la codificación de los documentos de transportes.

D. Jesús Soriano no se quiere imaginar si se quita la condición de la primera parte del documento de transporte no sea del idioma local, piensa que iba a haber países que se iban a oponer a esto.

D^a Silvia García no lo sabe, lo que está preguntado es si a vosotros os vendría mal, y si creen que es necesario tener una documentación en español.

D^a Silvia García indica que no se está hablando los que vengan de fuera a España, estos tienen que venir con su documentación de origen en polaco porque es su idioma de origen, más en inglés, francés o alemán, según prefieran. Se puede encontrar una documentación, actualmente, que viene en polaco y alemán, y eso es totalmente correcto y no hay nada que hacer. No se puede exigir que los transportes que pasen por España tengan que venir en español porque entonces tendría que traer la documentación con todos los idiomas de los países de paso, no tiene sentido.

La única diferencia está en que los que se inician en España, y van a Portugal no tienen que ir en castellano, pero si pueden ir en castellano. La

documentación se puede llevar en todos los idiomas que se quieran. Personalmente cree que a muchas empresas les vendrá bien el tener que llevar solo un juego de documentación. Al salir fuera de España, el español se lleva exclusivamente por si alguien te para desde el origen hasta la frontera, el resto ya funcionan en inglés, francés o alemán.

Esto simplificaría a las empresas su operativa al solo tener que llevar la documentación de transporte en un idioma. Lo ve una ventaja para las empresas, y si a estas les parece interesante mantenerlo en castellano le parece bien, si no ven esa ventaja y ven más inconvenientes.

D. José Antonio Rodríguez dice que esto beneficiaría a las empresas por la operativa. Lo cierto es que, a nivel identificativo, a nivel de control, también tendría que manifestarse aquellos que hacen los controles les facilita el control documental, por el nivel de afinación que están teniendo ahora niveles exactos y matemáticos de información.

A D^a Silvia García los servicios de inspección les han dicho que están de acuerdo con esta propuesta, pero vosotros tenéis que decir que es lo que más les interesa. D. José Antonio Rodríguez dice que adelante.

D^a Nuria Lacaci entiende que llevarlo en castellano facilitaría el control. Los servicios de control, como se acaba de comentar, no hay ningún inconveniente con esta propuesta.

Para D^a Silvia García todos tenemos claro que, a los servicios de inspección, si la documentación va en castellano, les facilita mucho el trabajo, no tiene ninguna duda. En la otra cara de la moneda, que es la simplificación que implica para las empresas, que cree que es interesante, pero si dicen que ya lo tienen tan automatizado y les da igual sacar dos ejemplares, pues ya está. No le ve el problema.

D^a Nuria Lacaci dice que mantener el castellano les simplifica, pero les da miedo encontrarse con problemas.

D. José Antonio Rodríguez si la documentación no se lleva en dos hojas, normalmente se lleva en la misma hoja en dos idiomas. A nivel de documentación, realmente el mismo documento tiene dos idiomas el español y el inglés, francés o alemán. Cree que generalmente ocurre en la documentación que se genera, en líneas generales.

A D. Enrique Sánchez le han comentado, aunque no tiene documentación al respecto, que, en algunos sitios, en España, se está exigiendo, en la distribución, que presenten cartas de porte en español y no se permite en inglés, francés o alemán, aunque sean de un transporte internacional. Repite que no ha conseguido ninguna documentación en relación con estas exigencias.

D^a Silvia García dice que, si es de distribución, entiende que es nacional. D. Enrique Sánchez pregunta si es el caso desde Francia y el destinatario está en Almería.

D^a Silvia García contesta que puede llevar la carta de porte en inglés, francés o alemán y el idioma de origen.

D. Enrique Sánchez comenta que después se puede emitir otra carta de porte y cambiar el destinatario, entonces, si se puede emitir en español.

D^a Silvia García si hubiera sanciones al respecto se reclaman y así se solucionaría el tema.

Según D. Jesús Soriano estamos en una época que debemos tener en cuenta del grave problema que hay con la flota de conductores, y hay que hacer todo lo que esté en nuestra mano para facilitarles el trabajo, como puede ser que la documentación la tengan en el idioma local.

D. José Antonio Rodríguez dice que con respecto a lo que se acaba de decir, el transportista tiene que verificar que la mercancía que le cargan es la adecuada, debidamente documentada, para no tener problemas, como últimamente están teniendo. Si el representante del transporte es el conductor y el tema lingüístico puede tener alguna deficiencia va a ser muy difícil que verifique y que se pueda constatar de una manera fácil que lo que le están cargando coincide con lo que pone en la documentación. Sería un problema añadido en la operativa de control, por parte del transportista.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/7

Presentado por IASA. Está relacionado con las definiciones de vagón cerrado, vehículo y contenedor cerrados.

Hay tres definiciones diferentes en el RID y en el ADR. IASA propone unificar estas definiciones, cambiando la definición de vehículo y vagón cerrados, acercándose más a la definición de contenedor cerrado.

Para D. José Antonio Rodríguez es fundamental definir exactamente lo que es cerrado, porque recuerda cuando hubo problemas con los betunes solidos que se clasificó como clase 9 y luego se desclasificó. Como se transportaban de una forma determinada y no estaban envasados, tenía que ser a granel, las condiciones de los vehículos planteaban serios problemas y ya que no había una definición muy concreta, de qué era realmente un vehículo cerrado. Piensa que si la definición está clara va a facilitar mucho la aplicación de la norma.

D^a Silvia García no tiene duda que va a mejorar las cosas. Quiere llamar la atención que la definición no va a cubrir todos los vehículos, es decir, lo que ahora es un vehículo cerrado no va a ser uno cerrado. La definición actual es de un vehículo que tenga un cuerpo capaz de ser cerrado, mientras que la

definición futura es que tenga un compartimiento de carga totalmente cerrado, un techo rígido, paredes laterales y extremo rígido y un suelo.

No es lo mismo que cerrado y cerrado rígido. Llama la atención sobre esta diferencia que efectivamente es significativa.

Para D. José Antonio Rodríguez es aclaratoria, al final, pero limita.

D^a Silvia García dice que es aclaratoria, pero deja fuera a muchos vehículos que hoy en día se considerados vehículos cerrados con la definición actual del ADR y que se dejarían de considerar cerrados porque no están cerrados probablemente rígidos y hay muchos camiones que están entoldados en el lateral.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/8

Propone modificar la categoría para consejero de seguridad y qué se considera un consejero de seguridad especializado en combustibles. De momento, en la descripción aparecen unos determinados números ONU y los combustibles de aviación considerados bajos los números ONU 1268 y 1863. Lo que se quiere es que se incorporen estos dos números ONU, sin hacer referencia a los combustibles de aviación y que se incluyan íntegramente dentro del ámbito de aplicación del trabajo de estos consejeros de seguridad.

D. Arturo García indica que, en la actualidad tienen, además de estos que dicen, el ONU 3475, sería de alcohol mezclado con gasolina, y el ONU 3082 es fuel. Son actividades químicas y se unirían la actividad de petrolíferos, que no es ningún inconveniente porque normalmente sacamos el título de todas las especialidades.

D. Enrique Sánchez informa que el ONU 3082 no es inflamable, entiende que todos los de esa categorización son todos inflamables y que el ONU 3082 no debería de estar ahí.

D. José Antonio Rodríguez dice que el ONU 1268 no es combustible de aviación, es un destilado del petróleo. O le renombran o con el nombre que tiene es un destilado de petróleo, que si lo tiene el ONU 1863.

D^a Silvia García dice que actualmente el ADR te deja ser consejeros de seguridad con la especialidad de consejero de combustible si llevas un combustible para aviación que se clasifique bajo el número ONU 1268, pero todos los demás productos que se puedan transportar bajo el ONU 1268, y que no sea un combustible para aviación no se puede hacer usando este tipo de consejeros. Ellos lo que quieren es ampliarlo a todas las sustancias que transportan bajo el ONU 1268, que efectivamente, son destilados del petróleo y todos los productos que se transportan bajo el ONU 1863 que por el nombre del número ONU le parece que solo pueden ser combustibles para aviación de turbina.

Lo que proponen es que se pueda transportar todo lo que vaya, en este momento, bajo el ONU1268, que pueden ser productos muy variados para todos esos casos se pueda tener la clasificación de consejero de seguridad especializado en combustibles.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/14

Documento presentado por Alemania, en relación con el ONU 3257, y el transporte de aluminio.

D. Antonio Gómez quiere hablar del aluminio líquido que en España si se transporta bastante y suele ir en unas cisternas desmontables y va a una temperatura aproximadamente de 820º. Son unas cisternas especiales que van forradas con un ladrillo refractario. Recientemente se han tenido problemas en el País Vasco con el retorno en vacío porque estas cisternas tienen la TU 35 y dicen que no queda sometido al ADR, si se han compensado los riesgos; se estaban transportando sin señalización porque decían que como iban cerradas ya no tenían ningún problema. Quiere señalar que hay bastante transporte de estas mercancías peligrosas, a nivel del País Vasco, por ejemplo. Lo quería decir, por si acaso sirve de algo.

A D^a Silvia García si le sirve y le pregunta si tiene contacto con la empresa que transporta este producto

D. Antonio Gómez tiene contacto con la empresa que transporta, con la que expide y con la que descarga. D^a Silvia García le pide que se ponga en contacto con la Comisión con urgencia porque en principio este grupo de trabajo lleva funcionando dos o tres años y la propuesta que traen es para aprobarlo, si tienen algún comentario que hacer.

Nosotros tuvimos contacto con una empresa de aluminio y nos aseguraban que no había transporte

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/17

Presentado por Suiza. Quiere retomar unos trabajos que ya se han iniciado, gracias a una labor bastante importante, por parte de la secretaría, que es definir con más claridad la autoridad competente. No se mete en los temas nacionales de decir que autoridad tiene que ser de quien, sino la autoridad competente del país de origen, del país de fabricación, del país de uso, de qué tipo de país. En algunos casos es claro y en otros casos no lo es tanto.

Proponen iniciar un grupo de trabajo basándose en un documento informal que preparo la secretaría hace un par de años y que ellos han actualizado ahora, que es el documento informal 3.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/18

Presentada por Reino Unido, que quieren permitir el transporte de soluciones de nitrato amonio en concentraciones altas en contra de las prescripciones que ahora definen los límites de aplicación de los GRG por la presión interna que se genera.

D. Jesús Soriano informa que la posición de FEIQUE es de mantener los requisitos técnicos que se establecen para los GRG. Este número ONU con esas concentraciones tienen unas presiones de vapor a 50° se salen de lo que se indica en el ADR.

En Naciones Unidas, en la Reglamentación modelo, hay unas cantidades para esas concentraciones que tienen menos del 25% de amoniaco.

La norma establece que la concentración sea 1,3 bares para esa concentración del 25-30% de amoniaco y la presión se va prácticamente al doble y nosotros tenemos un país que alcanza unas temperaturas altas en época estival de 45-50°. FEIQUE es contrario a esta proposición

El incremento de concentración de amoníaco tiene una subida de presión que dispara el riesgo.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/20

Se refiere al transporte de residuos en embalajes combinados. La situación que se presenta es que son muchos los embalajes que contienen residuos de diferentes compuestos, estos son parte de un embalaje combinado y, como no es posible tener embalajes interiores hasta que se complete embalajes exteriores del mismo embalaje combinado, hacen una propuesta: incluir unos párrafos para meter en un mismo embalaje exterior diferentes embalajes exteriores, siempre y cuando el embalaje exterior e interior cumplan las condiciones que se indican en el documento.

Hay una propuesta alternativa de Irlanda que se puede encontrar en el INF.29.

A D. José Antonio Rodríguez le parece muy importante porque es muy complicada la gestión de los envases vacíos de mercancías peligrosas. Si se canaliza o se valida algún sistema que los agrupe facilitaría mucho la gestión.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22

Para la distribución a consumidores finales, por parte de empresas y distribuidores no tenga que ir sujeto al ADR si se cumple las condiciones que se indican en este documento. Distancia no superior a 150km, que no haya fugas, máximo de 5kg en total no más de 400kg de mercancías

peligrosas. También ponen condiciones sobre el embalaje y limita las clases. Esta es la propuesta original, luego hay una propuesta de Francia que se encuentra en el INF.20, que recorta las cantidades y distancias un poco de todo y reordena alguna cosa.

INF.31

Presentado por COSTHA. Solicita que se incorporen los transportes desde el centro de distribución a tiendas de venta, con las mismas condiciones. Amplia los cartuchos de gas hasta 10kg.

D. José Antonio Rodríguez según ve en la propuesta no se habla de comestibles, se habla de productos a consumidor. Entiende que habla a productos de droguería, pinturas y demás elementos de este tipo.

D^a Silvia García contesta que sí, aunque es un poco engaño al hablar del título del documento es “transporte de verduras online”. Efectivamente es una excepción general para todos los productos que estén sometidos al ADR.

D. José Antonio Rodríguez comenta que esta circunstancia se da mucho en los casos de distribuidores de droguería, pinturas, etc.; en esos casos, los envíos a las empresas van en exenciones LQ, y luego ese bulto se prepara para diversos envíos y ya no van bajo la exención de LQ. Se generan problemas de reacondicionamiento, con esta propuesta se evitaría que hubiera que reacondicionar e identificar todos estos aerosoles de envases pequeños, toda esta distribución que se hace a establecimientos de consumo final, exentos de marcado, etiquetado etc.

D^a Silvia García se plantea si se quiere que esto vaya exento. No es lo mismo que el supermercado que lleve patatas y productos similares, y productos de limpieza, a que estemos hablando de la distribución de una empresa de pintura y droguería que básicamente lleva mercancía peligrosa. Piensa que son dos casos muy diferentes.

Para D. José Luis Rodríguez también es diferente. Y está de acuerdo que le facilitaría mucho. Si se mantiene esa norma los repartos entrarían ahí, tal y como está.

INF. 18

Está relacionado con el marcado y presentado por Francia. Las placas etiquetas y las placas naranjas que hay que poner para vehículos y contenedores que están destinados a transporte a granel, pero que, de facto, están transportando en bulto. Hacen preguntas sobre si está claro si los párrafos 5.3.1.4 y 5.3.1.5 son claros o no a nuestros ojos. En principio entienden que harán una propuesta a una enmienda en consecuencia con lo que conteste la Reunión Conjunta.

D. José Antonio Rodríguez recuerda que la condición de transporte a granel no la da el vehículo, la da el modo de embalaje o el modo de envío del producto de la mercancía peligrosa. Otra cosa es que el vehículo tenga que cumplir determinados requerimientos para el transporte a granel. Si es un transporte de un vehículo Cuba y si lleva bultos.

Para D^a Silvia García eso es lo que indica la lógica, pero el título del 5.3.1.4. no dice que sea para vehículos que transporten o que lleven granel, dicen que es para vehículos para llevar granel. Mientras que el 5.3.1.5 si que dice que es para vehículos que lleven bultos. De este pequeño matiz en las proposiciones viene la pregunta de Francia. Entiende que debe de regir la lógica, y lo que se pretende es que aplique lo que se tenga que aplicar en función de lo que se lleve. Habrá que esperar si es necesario aclarar esto en el texto.

INF.19

Es una pregunta de interpretación, presentado por Francia sobre el transporte en bulto y a granel y embalajes vacíos sin limpiar. Hacen una serie de preguntas sobre la consideración de ser aplicables en qué casos. Pregunta si alguien quiere decir algo.

D. Jesús Soriano tampoco puede decir mucho, porque tiene dudas. Entiende que este el número ONU 3509 envases desechados al vacío sin limpiar, entiende que este número ONU y el resto también tendrían que considerarse.

D^a Silvia García dice que se intentará resolver entre todos.

D. José Antonio Rodríguez comenta que en la actualidad el ONU 3509 obliga a que se aplique la VC2, es la que obliga que el vehículo sea cubierto y esto dificulta la carga. Un vehículo cerrado, de estructura cerrada, y, si se entra en la definición nueva, todavía sería más complicado llenarlo o cargarlo de envases vacíos cuando se transportara con el ONU 3509. La VC1 se refiere a vehículos entoldados, no sabe qué va a decir al respecto el ADR 2023, pero en el ADR 2021 la disposición que aplica es la VC2, que son vehículos cerrados o cubiertos, generando problemas de uso de estos vehículos para el transporte a granel, desconoce si eso se va a mantener.

D^a Silvia García informa que se va a modificar en el ADR2023, considera VC1-VC2.

INF. 21

Habla sobre gases refrigerados licuados. Recuerdan que en Países Bajos han habido varios casos en los que las válvulas de retención se han disparado, y han estado analizando el porqué, y han visto varios problemas que hay, básicamente, esto ocurre, porque o no se han hecho los cálculos bien o no

se han utilizado los datos correctamente, o bien no se ha tenido consideración en el aislamiento de las cisternas, o no se ha medido el valor del factor de aislamiento de transmisión de calor de las cisternas en las inspecciones, un poco de todo, que no están en el vacío. Preguntan si a los demás países les pasan cosas parecidas y si habría que tomar algún tipo de acción y entre otras, también si no sería mejor poner un sistema unificado de cálculo para todos. Pregunta si alguien tiene una experiencia que pueda cumplimentar esto.

D. Julio Viartola cree que la propuesta es muy positiva, va a ser larga y va a haber que darle muchas vueltas, pero cree que hace falta desde los fabricantes.

D^a Silvia García pregunta si se refiere de incluir un sistema de cálculo unificado. D. Julio Viartola contesta que si

INF. 28

Presentado por España. Se refiere a las tareas que debe ejecutar el expedidor. Hay dos puntos el 4.1.3.6.7 y 4.1.6.5. donde dice que el expedidor debe hacerse cargo de asegurarse que las válvulas están cerradas y que los equipos no tengan fugas.

La realidad es que creen que es una tarea que no debería ser del expedidor, y proponen que debería ser el cargador el que se asegure de esto, porque el expedidor no tiene que estar presente en el momento de la carga.

D^a Raquel Nieto quiere hacer un comentario sobre este tema, y observa que el documento ha cambiado de cuando lo llegó a ver a como se presenta hoy, y va más dirigido y se ciñe más a lo que se quería.

Este documento llegó a EIGA, y venía con esa frase final de comprobar la estanqueidad de cierres y equipamientos, se consultó entre gasistas y creando muchas discrepancias porque veían que era una función necesaria de hacer que podía tener sentido en algunas operaciones, y entendían que por eso el expedidor no siempre coincide con la figura de cargador, y por eso esa dificultad. Viendo que ahora ya no se elimina la frase y se modifica quien va a ser el interviniente que lo asume, ve que ya cuadra bastante con lo que se debatió en ese momento por los gasistas.

D^a Silvia García no sabe si se ha remitido directamente este borrador de la propuesta antes de mandarlo, lo mandaron a la asociación europea sabiendo que ellos iban a contactar con EIGA y con otros muchos, pero igual se lo podrían haber mandado directamente a ellos.

Recibieron estos comentarios, y fue lo que les motivó un poco a cambiar la propuesta. Claramente vosotros teníais mucho más claro que nosotros cuales son los procesos que realmente se llevan a cabo, lógicamente todos estamos de acuerdo que hay que verificar la estanqueidad, eso es algo que no

se está poniendo en duda. La duda es si el expedidor el más adecuado para hacerlo.

Da las gracias por su colaboración y reconoce que es una de las asociaciones con las que mejor trabajan por su eficiencia.

Hasta aquí se han revisado los documentos que se han publicado hasta hoy. Está segura de que se van a presentar algún documento más. Si alguien desea hacer algún comentario sobre ellos que se lo comuniquen a través de email.

D. Jesús Soriano pregunta sobre el número 7 del orden del día que son accidentes y gestión, pregunta porque se va a tratar en ese punto y pregunta si sabe de que contenido se va a tratar y si va a ser algo importante

D^a Silvia García informa que ese punto en el orden del día existe desde hace muchos años. Cualquier país puede solicitar que para el bienio siguientes incluyan un punto en el orden del día, porque se cree que puede ser de gran importancia, y así se centra la atención de los delegados. Este punto se metió, en su momento, cuando se introdujo en el tema de análisis de riesgo en la Reunión Conjunta y se hicieron las guías, está hablando de hace unos seis años.

En este momento, hay dos documentos en el orden del día que son el INF. 25 e INF. 27, relativos a los informes de accidentes tanto de la ERA como de Francia.

D. Jesús Soriano indica que había otro en Asuntos Varios, hay un punto relativo a los documentos electrónicos. Pregunta si hay algún documento generado o si se va a hablar de este tema.

D^a Silvia García pregunta si se refiere al 5.4.0.2. sabe que hay un grupo de trabajo que se está en el inicio. Se va a remitir un documento informativo sobre formación electrónica, que no es lo mismo que documentación electrónica, para consejeros y conductores, también puede ser de interés para la DGT y otras áreas competentes. Se imagina que ese documento que se va a remitir estará en el punto 6 del orden del día, informes de grupos de trabajo informales. No cree que haya nada bajo el punto 5.4.0.2.

Bajo el punto 9 estarán los documentos de economía sostenible de la secretaria.

D. Jesús Soriano dice que hay un gran desconcierto e incertidumbre sobre el documento electrónico de mercancías peligrosas, que dé respuesta a la Ley de Movilidad donde será obligatorio el documento de control. El sector tiene muchas dudas. Va a ser una obligación y no saben si va a ser difícil cumplirla. Todo lo que sea a nivel europeo y que sea una directriz clara va a ser bueno.

D^a Silvia García comenta que el lunes tuvo una reunión con la Unión Europea sobre el tema del Efti, y les volvieron a poner las fechas topes. En principio, se pretende que la aplicación completa de sea para agosto del 2025 y que se empiece a aplicar a partir de agosto del 2024.

D. Jesús Soriano dice que en esas fechas ya tendrán funcionar los documentos electrónicos. En la Ley de Movilidad Sostenible que está en el Congreso se está debatiendo la obligatoriedad del documento de control para septiembre del 2024, eso es lo que está generando ese desconcierto.

D^a Nuria Lacaci puede aportar que, desde los sectores de asociación de los transportistas a los cargadores, se ha solicitado al Ministerio que sea obligatorio el documento de control en formato electrónico, es la única manera de poder avanzar en esta vía que es buena para todos, tanto transportistas como cargadores. El Ministerio recogió esta solicitud y lo incorporó como obligatorio a partir de septiembre del 2024 en su proyecto de Ley de movilidad sostenible.

La carta de porte y el documento de control son dos cosas diferentes, pero solamente afectara al documento de control.

Punto 4. Presentación de la Estadística de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera en el año 2022

D^a Silvia García cede la palabra a D^a Isabel Freire que va a ser la encargada de presentar la estadística de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

D^a Isabel Freire comienza diciendo que durante el año 2022 se han producido un total de 122 accidentes, incluyendo el País Vasco y Cataluña, frente a los 108 del 2021. De ellos 27 sucesos fueron notificables, conforme al ADR, y el 20% se produjeron en vías de doble sentido. El 52% han sido causados por el vehículo ADR.

Se realizaron 25 pruebas de estupefacientes al conductor ADR. Tres de los casos fueron positivos un 12%. En 55 comprobaciones de tasa de alcoholemia solo un caso dio positivo.

En cuanto a las causas de los accidentes el índice mayor corresponde a la distracción, 29%, seguidos de fallo técnico, consumo de alcohol o estupefacientes, conducción antirreglamentaria, fallo humano, estiba inadecuada y otras causas.

Las Comunidades Autónomas donde se han producido más accidentes han sido Andalucía con 23, seguida de Castilla-León con 20, País Vasco con 16 y la Comunidad Valenciana con 15.

Las comunidades autónomas con menos accidentes han sido Asturias y Cantabria, junto con las ciudades autonómicas de Ceuta y Melilla.

Con respecto a las vías, un 50% fueron en autovía, seguido de autopista un 18%, carretera de doble sentido 19%, durante la carga y descarga un 10%, y en zona urbana y carretera local o vecinal un 2%.

Los meses con más accidentes fueron agosto, enero y abril. Los meses donde hubo menos accidentes fueron septiembre, octubre y diciembre.

Las franjas horarias con más siniestralidad fueron de 10:00-13,00 horas con un 30%, seguido de las 13:00-15:00 horas con un 29 % de accidentes.

Como consecuencia de estos accidentes hubo 52 heridos, 5 graves y 48 leves, no hubo ningún fallecido. En 37 de ellos se produjo pérdida o derrame de mercancías.

En cuanto a la mercancía que se transportaba en los vehículos que sufrieron un accidente el 59,49 eran de la clase 3, seguido de la clase 2 con un 25,21% y la clase 8 con un 23,19.

Punto 4.- Otros Asuntos

D^a Nuria Lacaci quiere hablar de un incidente que no es habitual, por suerte, pero una vez cada dos años y en distintos cargadores sucedió que se desenganchó el semirremolque con la cisterna de la quinta rueda, sobre todo ha sido en trayectos largos, casi siempre en autopista, en la que transcurridos bastantes kilómetros se ha desenganchado a pesar de que la cisterna tuviera un mantenimiento adecuado. Lo comenta por si les han detallado algo de este tipo de incidente que se ha saldado sin ninguna consecuencia, pero sucede y les preocupa porque continúa sucediendo, aunque no es muy habitual, uno cada dos años y no es muy representativo.

D^a Isabel Freire dice que es la primera noticia que tienen. Lo que ha comentado con las cisternas el problema fue con unas válvulas, o si es un accidente cisterna es un tráfico una salida de vía, una distracción, pero este accidente no les ha llegado y no tiene constancia de que se haya producido. Desde luego es preocupante si está pasando después de tener todas las revisiones ITV, de la quinta rueda, etc.

D^a Nuria Lacaci tendrán que hacer un protocolo de estricto para el transportista para que esto no suceda.

D^a Isabel Freire repite que no les ha llegado ninguna noticia de estos sucesos y pregunta si ellos internamente, tienen alguna noticia de que haya sucedido alguno.

D^a Nuria Lacaci dice que, de todos los estudios y análisis internos, lo que se ha comprobado y deducido es una falta de mantenimiento adecuado. A lo mejor el mantenimiento existía, pero no estrictamente conforme a las instrucciones del fabricante del remolque de la quinta rueda, eso es en lo que están incidiendo.

D. Julio Viartola quiere hacer un comentario, D^a Nuria Lacaci tiene razón hay muchos desenganches, lo que pasa es que suelen acabar en incidente más que en accidente porque se suelen producir al inicio de la marcha, suelen haber daños en las conexiones eléctricas, neumáticas, pero no suele acabar en un accidente.

Hay muchos desenganches, han propuesto a la ITV que revise estos dispositivos, lo que pasa es que la ITV tiene el problema de no poder desenganchar un vehículo con otro cuando van a las revisiones. Es un tema pendiente que da más problemas de lo que parece, lo que pasa es que normalmente no acaba en accidente porque es al inicio de la marcha. Si el desenganche se produce en carretera el vehículo semiremolcado lleva un sistema de seguridad que lo que haría sería frenar automáticamente a tope, el accidente más que el desenganche sería que tiene un vehículo en la carretera que frena en ese momento.

D^a Nuria Lacaci da la razón a D. Julio Viartola, no han sido accidentes y no ha habido ninguna consecuencia han sido incidentes, pero les preocupa de cualquier manera.

D^a Silvia García comenta que circulando por la carretera una vez se encontró semirremolque desenganchado en la carretera, y el problema está en el que va circulando por ella y se lo encuentra.

D. Antonio Ferrando estos accidentes ocurren, normalmente, en la base, cuando lo están enganchando y desenganchando, y muchas veces debido a las prisas. Si ha habido accidentes en carretera que tal y como ha dicho D. Julio Viartola, el sistema que tiene se rompe el latiguillo de aire y se queda el semirremolque frenado completamente, pero ha habido accidentes graves porque si es una cisterna del golpe que pega al quitarse de la cabeza tractora puede rajarse la cisterna, lo que es el depósito, y ha habido derrames grandes.

Hay que tener muy en cuenta, cuando tira el conductor tiene un sistema que algunos lleva un mosquetón o candado porque hay que vigilar si esto ocurre cuando salen de una estación de servicio o se hace un descanso, que puede ocurrir en la misma estación de servicio o en el aparcamiento, o a poco kilómetros, porque ha ocurrido veces que ha sido provocado, si ha habido un accidente y la carga tiene valor pues puede desaparecer algo de la mercancías que lleva, y justo después del accidente con el jaleo que puede ocasionar. El sistema funciona muy bien, pero hay veces que por fallo humano o que el muelle este muy desgastado se quede mal enganchado y con el traqueteo se suelte y el que viene detrás se encuentra un obstáculo que es un camión, un semirremolque, una cisterna.

D. José Antonio Rodríguez se quiere dirigir a D^a Isabel Freire porque le han surgido varios problemas que quiere comentar. Uno de ellos es la coordinación de las infracciones posibles en la interpretación de la carta de porte sobre cuales son los datos fundamentales, y cuales no lo son, porque a la hora de identificar las mercancías hay sanciones muy graves por no poner el

número de bultos. Se está dando el caso con la cantidad de botellas de butano que lleva un camión, y lo están considerando como falta muy grave. Al no estar delimitado sería conveniente que se aclarase porque no todas las comunidades están en la misma línea.

Otra cuestión sería la identificación de las cisternas vacías, las que transportan combustibles, y van compartimentadas, tienen mucho movimiento de compartimentos llenos y vacíos, están surgiendo problemas, sobre todo en el País Vasco están haciendo una especial revisión documental y generando problemas. Pregunta cómo se identifica una cisterna vacía cuando lleva compartimentos vacíos, como cisterna, o bien, como compartimento vacío. El ADR habla de cisterna vacía. Cree que hay que aclararlo al estar dando problemas.

D^a Isabel Freire contesta que las preguntas que está planteando son de la inspección de transporte y es allí donde se las tiene que dirigir.

Otra pregunta que desea hace D. José Antonio Rodríguez es sobre el plan de protección de mercancías GLP, cuando el gas licuado va destinado a uso doméstico, la responsabilidad recae en el transportista. Pregunta si los destinatarios que no tienen responsabilidad en la descarga deben tener plan de protección conforme al capítulo 1.10. D^a Isabel Freire contesta que está pregunta que hay que ver con más detenimiento es conveniente que se envíe al buzón y por escrito.

D. Enrique Sánchez dice que si la pregunta que hace es si debe tener plan de protección si los destinatarios son de uso doméstico

D^a Isabel Freire contesta que el plan de protección, en principio, es responsabilidad del expedidor y alguna vez del destinatario.

D. José Antonio Rodríguez dice que, si son destinatarios de mercancía peligrosa pero no responsable de la descarga, no descargadores.

D^a Isabel Freire indica que si no tienen responsabilidad ninguna, quien asume la responsabilidad es el transportista

D. José Antonio Rodríguez dice que el concepto es destinatario no descargador

D. Enrique Sánchez dice que si lo que está preguntando es si es el destinatario es una persona de una casa o una comunidad de propietario que es de uso o consumo doméstico.

D. José Antonio Rodríguez indica que también puede ser un hotel o una fábrica. D^a Isabel Freire para usos tasados que indica el Real Decreto le exime, para esos usos tasados no tiene ninguno, aunque sea destinatario.

D. Enrique Sánchez si el destinatario es para uso doméstico es a destinatario de GPL, su opinión es que no, en principio.

Según D. José Antonio Rodríguez en el ADR no hay exención, y en el Real Decreto habla de responsabilidades, no cambia la figura de destinatario, lo que hace es cambiar las responsabilidades, la figura del destinatario no se puede cambiar.

D^a Silvia García informa que la siguiente reunión de la Subcomisión de transportes de mercancías peligrosas por carretera sería el 10 de mayo, miércoles, previa a la reunión del WP15 y la próxima vez que se convoque la Subcomisión de transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril será el mes de septiembre.

Madrid, 15 de marzo de 2023.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero.

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

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