



## **ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 15 DE MARZO DE 2019.**

**ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta RID/ADR, a celebrar en Berna del 18 al 22 de marzo de 2019.**

### **Asisten:**

Presidente:

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

D<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Fomento

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

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento

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

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D. Enrique Espiago del Tiempo, de AESF.

D. Francisco Javier Segovia Balado, de AESF

D. Maximiniano Mogollón Moreno, del Ministerio del Interior

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior

D<sup>a</sup> Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo



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

D. Fernando Sánchez Gutiérrez, de la Junta de Castilla La Mancha

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> José Torre Cobo, de Gobierno de Cantabria

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

D. José Márquez Bejarano, de ADIF

D. Salvador Rodríguez Pérez, de RENFE

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

D. Juan Antonio Balbín Valentí, de FEDECOS

D. Antonio Barba García, de DGM ESPAÑA, S:L:

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM CISTERNAS

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

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS

D. Andrés García Estrella, de TRANSPORTES A. MARTIN, S.L.

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

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

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

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS ASOCIACIÓN NACIONAL DE CONSEJEROS DE SEGURIDAD INTERNOS E INTERNOS

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Javier Sáez Lozano, de ANLIC

---

En Madrid a las 10:05 horas del día 15 de marzo de 2019, en la sala de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Fomento, 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 próxima Reunión Conjunta RID/ADR que se va a celebrar en Berna del 18 al 22 de marzo de 2019.
- 4.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que 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<sup>a</sup> Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

#### **Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede del Actas de las reuniones anteriores**

Leídas las actas de las reuniones anteriores de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebradas los días 18 de diciembre de 2018 y 14 de noviembre de 2018 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

#### **Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta WP-15, a celebrar en Berna, del 18-22 de Marzo de 2019.**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia, comenta que este punto trata de las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión internacional, que se celebrará, en la fecha ya mencionada. De los documentos presentados se hicieron comentarios de los siguientes:

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/5.** Presentado por IRU. Quiere diferenciar la enseñanza online de la interacción directa con un profesor a través de una pantalla. Interpretan que la modalidad de aprendizaje con un profesor que está situado físicamente en otro sitio, está permitida dentro del texto del ADR, en el párrafo 15 del documento hay unos textos recogidos aprobados y que entrarán en vigor en el ADR 2021, y lo que quieren es adicionalmente que se pueda hacer una enseñanza autodidáctica.

D. Antonio Gómez pregunta si se refiere a la formación de los conductores, y en este caso el ADR dirá "la autoridad competente podrá" y se estará a expensas de lo que diga la Dirección



General de Tráfico. D<sup>a</sup> Silvia García dice que es correcto y que la decisión corresponde a la Dirección General de Tráfico de España y del resto de los países.

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/7.** Aunque presentado por Rumania esta propuesta está elaborada por un grupo de trabajo sobre la alineación de los términos “riesgo” y “peligro” en el RID y ADR. En el Libro Naranja se hizo un esfuerzo de racionalizar estos dos términos para evitar su uso indebido porque les causaba muchos problemas, sobre todo para el transporte aéreo, y lo que resta es lo que queda de los textos que no proceden de Libro Naranja pero que son propios del RID y ADR

D. Jesús Soriano considera que en este documento se propone modificar los términos de peligro a riesgo en las Instrucciones Escritas para el conductor, piensa que habría que buscar algún tipo de fórmula para que no lo hubiera que hacer en todas ellas. Para esta modificación habría que dar algún tipo de plazo que permitiera poder hacer los cambios oportunos.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que este no es el único cambio que hay. Para las Instrucciones Escritas hay dos o tres cambios, más todos los que están aprobados y entrarán en vigor para el 2021.

La etiqueta 9A no está completada dentro de las Instrucciones Escritas y también entrarán en vigor en el 2021.

D. Antonio Gómez comenta que la 9A ya está en las Instrucciones Escritas del 2017.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que la etiqueta sí que está, pero falta la referencia a la misma en la nota. Algo se hizo mal y se ha subsanado y aprobado ya en la Reunión Conjunta anterior, lo que es seguro que para el 2019 todo se queda como está. Para el 2021 se va a arreglar la nota que hacía referencia a la etiqueta 9A. Para que no se generen sanciones hay que llevar las Instrucciones Escritas en vigor.

D. Antonio Gómez dice que no se ha leído el documento, pero posiblemente la nota se refiere al obturador del alcantarillado o el recipiente colector, a lo mejor es la excepción para la 9A.

D<sup>a</sup> Silvia García no recuerda el cambio en concreto, pero sí que está aprobado, y en el acta de la Reunión Conjunta hay un apartado donde se modifican las Instrucciones Escritas para el 2021.

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/9.** Presentado por Suiza. Está relacionado con los gases que producen riesgo de asfixia. Hace unos 4 o 5 años se realizaron una serie de enmiendas entre ellas al texto 5.5.3.3.3 para habilitar dos casos para las sustancias que produjeran riesgo de asfixia. Una posibilidad para transportarla podía ser con un vehículo abierto o muy ventilado, y la otra sería en un vehículo cerrado separado del compartimento, con acceso al motor y con las etiquetas correspondientes. Se arregló el texto correspondiente al 5.5.3.3.3 pero no se enmendó la disposición especial de transporte adicional CV36, CW36. Suiza propone añadir el mismo texto del 5.5.3.3.3 aquí también.



D<sup>a</sup> Cristina Diez ve que en la propuesta formal también han introducido en el texto de la marca una modificación en la CV36 pero no la tienen marcada. Supone que será una errata porque habla de la advertencia “a medios de contención cerrados abrir con precaución” cuando en la CW36 en RID y CV36 en ADR, en la versión del 2019, en vez de medios de contención cerrados dice sin ventilación, y el texto de medios de contención cerrados pertenece a la CV37 y CW37. Piensa que es más bien un error y no un cambio que se haya propuesto antes.

D<sup>a</sup> Silvia García duda que se haya cambiado porque esta descripción coincide con la del Código IMDG, de hecho, lo que pone se copió del IMDG para que fuera lo mismo y salvo que haya habido un cambio no cree que se pretenda cambiar. Pero lo comprobará con sus compañeros suizos.

D<sup>a</sup> Cristina Diez entiende que ha sido una errata al redactar el documento formal. D<sup>a</sup> Silvia García pregunta por lo que dice el texto actual. D<sup>a</sup> Cristina Diez lee “en el RID 2019 texto en inglés como en francés y en el ADR 2019 en inglés, en el ADR: CV36 “atención sin ventilación abrir con cuidado” y en el CW37 es donde pone “atención, medio de contención cerrado, abrir con precaución”. Piensa que cuando se ha elaborado el documento formal se ha hecho una copia y pega y ahí se ha producido el cambio.

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/11.** Presentado por Suiza. Está relacionado con la disposición especial 667 para el caso de las baterías que están dañadas. El texto del documento es el válido para el 2019 e indican que habría que separar claramente los casos en que la batería pertenezca a un vehículo o maquinaria de motores de aquella en los que es parte de un artículo, cada caso tiene unas condiciones diferentes, y se rigen bajo unos números ONUs diferentes y siguen unas disposiciones especiales diferentes.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si en la Administración se han recibido solicitudes de envío de baterías dañadas, y si habría que cumplir algún requerimiento.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que hay algunos casos que vienen especificados en la normativa, de acuerdo a la cual hay que solicitar un permiso de transporte y de momento no se ha recibido ninguno, en otros países sí. Y en el caso de que se recibiera alguna solicitud sabría que hacer por los antecedentes que ha habido y se pondrían algunas condiciones parecidas a la de otros países. Lo más habitual es que les digan que dejen la batería en el mismo sitio durante diez días porque si la batería está dañada, la probabilidad de que haya una reacción violenta disminuye drásticamente a lo largo del tiempo, el almacenar las baterías durante un tiempo suele eliminar muchos riesgos antes del transporte.

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/16.** Presentado por España sobre el transporte de butadienos estabilizados. España está haciendo un trabajo bastante concienzudo de revisión de los números ONU, y para la reunión del Libro Naranja del mes de junio 2019, si todo va bien, se mandará el último documento. Se observa una diferencia entre el nombre y la descripción de butadieno en el Libro Naranja y en el RID y ADR en todos los idiomas no solamente para el castellano, y esto no tiene mucho sentido.

España ha propuesto reintentar unificar ambos nombres y descripciones, y en este caso unificar a la descripción más restrictiva que es la que menos sustancias recoge. La práctica



que se ha visto es que en todas las empresas modifican las concentraciones en los ONU que estén afectados para cumplir simultáneamente las dos definiciones de ambos reglamentos.

D. Jesús Soriano dice que informó por escrito a la Comisión su posición y quiere reiterarla. Durante los últimos días han conocido que hay suministro de mezcla de butadienos con menos de un 40%, no es algo común, pero hay empresas europeas (en España no) que reciben este tipo de mezcla y eso es algo que durante la reunión CEFIC pondrá de manifiesto porque existe.

Otra cosa que no entiende de la propuesta es que, en el caso de la denominación de la mercancía con mezcla de sustancias con más del 40% de butadieno, se le aplica una provisión especial que se refiere a mercancías que no están por encima del 40%, y se dice que tienen que tener un sistema de estabilización. Lo que no le parece razonable es aplicar una SP a una mercancía que precisamente no es la denominada sino la complementaria, no es de más del 40%, es de menos. Los dos aspectos que ve es que existe ahora mismo un tipo de mezcla con más de un 40% y que se están transportando en Europa, y que si lo que se está planteando es que estas mercancías tuvieran que cambiar de número de ONU, cree que sería otro escenario y habría que mirarlo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que plantea el documento, no es que esas mercancías cambien de número ONU. El hecho de aplicar una disposición especial a un número ONU para decir lo que tiene que hacer con lo que no va en ese número ONU, es algo que se hace con una cierta frecuencia, no es un caso único. De todas maneras, la propuesta está separada en dos y España únicamente quiere la primera, no queremos que se apruebe la disposición especial, se incluyó en base a algunos comentarios recibidos por algunas delegaciones en la reunión anterior, sin embargo, tras el análisis del texto nos han indicado que han cambiado de opinión y creen que no es necesario.

En España, no lo transporta cualquier empresa, son empresas concretas y normalmente son multinacionales y tienen muy claro cuáles son sus productos y los requisitos que tienen que cumplir, y disponen de todos los medios para saber cuál es el número ONU alternativo para cada producto al que se tienen que referir y hacer los ensayos, y si necesita o no estabilización. En ese sentido, que haya empresas que tengan que buscarse un número ONU alternativo no les preocupa demasiado porque plantean dos posibilidades de los números ONUs alternativos más probables, pero como es una mezcla, pueden ser estos u otros, en función del producto completo, pero se está hablando de empresas que son multinacionales, petroquímicas grandes, que tienen muy claro cuál es su producto y no lo van a transportar de cualquier manera y si requieren una estabilización la van a hacer. Hay un requisito genérico en el RID y ADR en el punto 2.2.2.2.1 en el que se dice que si la sustancia necesita estabilización que se estabilice y eso es genérico y válido para todo el RID y todo el ADR. Eso siempre hay que evaluarlo, si se tiene una mercancía y puede necesitar estabilización se tiene la obligación de mirar si la necesita y de aplicar las medidas necesarias, el decirlo expresamente a través de una medida especial es redundante, es repetir algo que ya está dicho de una manera genérica. Que haya alguna empresa concreta que tenga que hacer este transporte según otro número ONU le parece un precio a pagar razonable en relación con que se tenga una clasificación única uniforme por todo el mundo.



Cree que no se van a poner de acuerdo fácilmente. Piensa que la base del transporte internacional de mercancías peligrosas es conseguir una clasificación única, defender esa filosofía le parece básica y lo van a hacer. Si CEFIC pone inconvenientes se hablará, pero en la reunión anterior no los puso.

**ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/21.** Presentado por Francia. Estos documentos están relacionados con el grupo de trabajo de telemática en la reunión que se ha celebrado en Viena. Indican que mejor que firmar un memorándum de entendimiento entre los distintos países que quieren seguir esta vía, se van a aprobar unas guías. De momento los países que están dispuestos a firmarlo son Alemania, Francia e Italia y hay varios países que están colaborando con ellos: Bélgica, Reino Unido y Países Bajos que también están dispuestos a entrar a valorar esto en profundidad.

DOCUMENTO INFORMAL 3. Presentado por Francia. Son presentaciones que se hicieron donde se puede ver el último estado del sistema que se pretende poner en marcha.

DOCUMENTO INFORMAL 4. Presentado por Francia. Es una presentación que hizo la Comisión Europea sobre el posible funcionamiento de la EFTI, es una directiva que va a entrar y que ha empezado a tomar fuerza hace tres meses y se reúnen una vez cada diez días. La Comisión Europea, en la sección de mercancías peligrosas, les han rogado a los expertos de mercancías peligrosas que estén atentos a este grupo de trabajo.

DOCUMENTO INFORMAL 18. Presentado por Holanda. Son los comentarios de Holanda sobre un memorando de entendimiento que ya son guías. Holanda entiende que al no ser un memorando genérico sino unas guías aprobadas, parte de su contenido entrarían en conflicto con la autoridad propia del RID y ADR para legislar. Se opone a que estas guías recojan cómo se pueden modificar y lo deja en manos de los países que han firmado. Holanda cree que esto se debería de quedar en manos de la Reunión Conjunta.

A D. Jesús Soriano este tema le parece importante, es estratégico el uso del idioma en que vamos a hablar. Está de acuerdo con Holanda porque al final se está gestionando entre tres países europeos y puede que haya más dificultad a la hora de adecuar todo este tipo de estructuras electrónicas a lo que cada país pueda ser capaz.

El sistema está bastante maduro, hay una etiqueta incluso para aquellos vehículos cuyo transporte tiene documentación electrónica. También se ha dado cuenta de que el Reglamento europeo obliga a que toda la documentación electrónica tenga que obligatoriamente tener que transcribirse a un soporte legible en el caso de que lo requiera la autoridad o el responsable de un servicio de intervención. Piensa que eso es lo que cree que ha ocurrido a la hora de aprobarse el ROTT, donde hay un artículo que inicialmente estaba previsto para que un sistema electrónico de transporte, según la documentación electrónica de transporte, cumpliera los requisitos si son autorizados por la Dirección General de Transporte Terrestre. En el ROTT, además se exige que sea legible porque hay muchos sistemas comerciales emergentes que ahora se están utilizando y que lo permiten. Cree que hay que estar alerta para que los sistemas de documentación electrónica que se van a empezar a usar, cumplan con los requisitos que vienen en el Reglamento, y lo que se acuerde en la reunión. Es un tema muy importante y que el Ministerio de Fomento, le consta, lo conoce muy bien pero el problema al que se tiene que enfrentar las empresas es elegir el



sistema que tenga más alcance, más capacidad y que evite utilizar datos inadecuados, hay que dar mensajes claros al mercado porque es lo que ellos demandan.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que lo que hay es un problema de concepto, este grupo de trabajo viene impulsado por una serie de países y han invitado a todos los demás a unirse, pero han declinado la oferta, entre ellos España porque en este momento no estamos preparados para dar este salto al no ser compatible con los sistemas de inspección habituales de la Guardia Civil.

Este grupo de países ha trabajado de una manera abierta informando continuamente a la Reunión Conjunta de unos trabajos que podían haber hecho ellos sin informar y haberlos publicado en su normativa nacional. Todos somos conscientes que en cuanto estos tres países saquen este sistema, nosotros vamos a tener que utilizar el mismo sistema para hacer más fácil el transporte por ejemplo con Francia. Ellos han trabajado muy abiertamente y realizando numerosas invitaciones a España y a otros países, si al final el sistema no funciona, lo razonable es que cambien lo que va mal, porque ellos son los que lo están usando y aprobando esto y no es algo que se vaya a aprobar en la Reunión Conjunta.

Ellos nos están informando de lo que van a aprobar y les parece razonable que ese grupo de usuarios de varios países pongan sus propias normas de cómo van a hacer los cambios y también dejan la puerta abierta a todos los que quieran entrar, y a partir de su incorporación, se puede opinar sobre si hay o no que cambiar algo, es una iniciativa privada de varios países que nos mantienen informados.

De cara a las empresas es un lío, pero no se les puede decir que va a ser el sistema internacionalmente vigente, porque todavía no se sabe lo que va a hacer España y tampoco no se sabe si va a ser estrictamente compatible con la Directiva, pero entiende que así será y que va a salir ya.

Alemania tiene un programa piloto que ya está funcionando, que incluía el mercado en los camiones alemanes y solamente funcionaba en los transportes internos alemanes, parece que ha servido para llevarlo al ámbito internacional. Para los transportes entre Francia, Alemania e Italia esto va a ser suficiente, cuando vengan a España van a tener que llevarlo, pero para otros países no.

A D. David Fernández le interesaría mucho tener información de este grupo de trabajo porque paralelamente también se está tratando la digitalización de los documentos del acompañamiento de la carga ordinaria, los CMR, incluso los elementos de los documentos de control, a nivel interno. Lo que parece coherente es buscar una convergencia en relación con los requerimientos de todos los documentos digitales, incluida la carta de porte. No sabe si en la Comisión tienen documentación sobre la Directiva o en qué términos se va a expresar, cuáles van a ser los requerimientos, es decir, cual es el alcance de estos grupos de trabajo de digitalización y si únicamente van a tratar de manera exclusiva la digitalización de los documentos, o tiene un alcance superior.

D<sup>a</sup> Silvia García le informa que, de cara a la Reunión Conjunta, el grupo de trabajo que hay es este y que está materializado en los documentos que se han presentado. De cara a la Unión Europea lo que hay es una iniciativa a una directiva que está en una fase incipiente,



pero de diciembre para acá se han reunido con bastante frecuencia. Las mercancías peligrosas, de momento, están incluidas, pero no directamente afectadas, hasta ahora solo se ha referido a la documentación que sería interesante que se acogiera a este sistema y menciona la Directiva de Transporte de Mercancías Peligrosas como una referencia a la que en el futuro esto se podrá aplicar, pero hasta ahí se ha llegado. Nosotros seguimos estos trabajos con interés y se irá informando según van las cosas, si hay alguien especialmente interesado le invita a que se ponga en contacto con nosotros y se le informará. Se está empezando a desarrollar y últimamente los trabajos están cogiendo mucha velocidad. Lo primero que tienen que hacer es sacar un reglamento genérico, pero todavía no se sabe cómo va a ser.

D. David Fernández pregunta si tienen información y si los requerimientos van en el mismo sentido que un proyecto que está llevando a cabo el Gobierno belga, holandés y de Luxemburgo en relación con el CMR digital.

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci dice que sería bueno que no haya ninguna divergencia entre las líneas que establezca este grupo y los CMR que ya se están probando y funcionando para mercancía no peligrosa. Desde el momento en que se aprobó el nuevo ROTT, el documento de control por vía digital efectivamente tiene que ser legible y ya va a empezar a funcionar. Es un riesgo el tener dos sistemas distintos para mercancía peligrosa y no peligrosa.

Para D<sup>a</sup> Silvia García es obvio y se intentará evitar, pero lo que se está haciendo ahora por parte de la Comisión Europea todavía no tiene el suficiente grado de detalle como para que se pueda decir si es compatible o asimilable. Les preocupa que al final haya sistemas que no sean compatibles o que se tenga que hacer dos cosas diferentes, espera que triunfe la sensatez en el sector y que lo que se imponga sea lo suficientemente flexible como para permitir a adaptar lo que ya hay.

A D. Jesús Soriano le parece correcta la estrategia de España y esperar a ver cómo evoluciona esto. Porque al final, tendrá que haber un sistema cuya responsabilidad sea de las autoridades, que se llama TP1 y luego habrá unos sistemas privados, TP2, donde la clave es que la certificación la tiene que hacer la autoridad nacional para que esos sistemas privados engarzen correctamente con el TP1. Piensa que es una tarea que habrá que hacer, y la encargada de certificar esos sistemas será la Dirección General de Transporte Terrestre como Órgano Directivo.

Como ha dicho el representante de la Generalitat, hay sistemas que se están utilizando en los Países Bajos, pero son privados y ese TP2 tendrá que tener un certificado en España para que se pueda utilizar con el sistema de la autoridad, el TP1. Cree que la solución es que sistemas que tienen que certificar todas las bases de datos y la interactividad entre ellas estén acreditados, eso tendrá que ser dentro de un tiempo y el ROTT nos exige que cualquier vehículo que un agente de la autoridad pare, aunque no sea de mercancía peligrosa, tiene que aportar una serie de datos en un soporte legible en el lugar donde se inspecciona, y muchos sistemas digitales comerciales no lo cumplen.

D. David Fernández solo quiere puntualizar que este sistema les parece absolutamente clave. La cuestión de la digitalización documental cree que va más allá de un aspecto estrictamente instrumental, la experiencia de los Países Bajos es interesante. Evidentemente



el artículo 222 del ROTT, al que antes se apuntaba, se refiere un poco a la posibilidad de que el documento de control sea efectivamente legible y así debe de ser por parte de los agentes cuando hacen un control insitu, pero esta organización de los datos que se está experimentando en esa zona de Europa proporciona esta prestación, es decir, permite ese tipo de control, es una iniciativa pública y es un proyecto asumido por los gobiernos correspondientes como una experiencia piloto y cree que debemos de estar muy pendientes y presentes en este tipo de estrategias e iniciativas porque el alcance va más allá de lo estrictamente referido a pasar el mismo documento de un formato u otro. Si se tienen los datos, al final el documento es lo de menos al ser un soporte, pero si se tienen los datos y son tratables y exportables, se les abre un campo de posibilidades muy interesante en su opinión. En resumen, cree que es una cuestión estratégica y le gustaría tener la mayor información y lo más actualizada posible.

D<sup>a</sup> Silvia García añade que llevan siguiendo este tema desde hace ya tiempo, la postura de España es clara e indicada por la Dirección General de Transporte Terrestre y a su vez por lo que les indica a ellos la Guardia Civil, y sus posibilidades de hacer inspecciones. Lo que tenemos claro es que el día de mañana habrá un sistema de documentación electrónica y de carta de porte, y todo lo demás, si todo va bien, será compatible con el resto de los países y habrá únicamente un sistema en vez de tres que funcionen en paralelo, lo que se está analizando es el camino para llegar hasta ahí.

DOCUMENTO INFORMAL 7. Presentado por Ucrania. Está relacionada con el punto 5.4.1.1.1, quieren que en caso de accidente se disponga de un teléfono o un correo electrónico del remitente y del destinatario de las mercancías. Proponen una modificación del citado punto.

D. Jesús Soriano está en contra de la propuesta porque entiende que antes de obligar a indicar una serie de datos bajo los cuales hay una responsabilidad, por si hace falta, detrás de esos datos tiene que haber un compromiso de que alguien va a atender a dicho teléfono o correo electrónico. No entiende porqué hay que poner los datos de contacto del destinatario que más que una fuente de datos sería un demandante de datos al ir las mercancías hacia él. Antes de poder solicitar esa información, habría que exigir que ese teléfono fuera respondido en caso de emergencia, 24 horas, 365 días y también habría que pensar dentro del territorio ADR en qué idioma nos comunicamos, estos dos puntos son claves antes de requerir unos datos. No hay que olvidar que, si la mayor parte de los expedidores y del negocio de las mercancías peligrosas son empresas que pueden dar respuesta de 9 de la mañana a 5 de la tarde, estos datos valdrían solo para la mitad del día.

Recuerda que FEIQUE junto con un grupo de sus 50 o 60 empresas más representativas y con la Dirección General de Protección Civil tienen un sistema de detección de emergencias 365 días 24 horas. Si se está planteando algo para todo el territorio ADR, va a ser muy difícil. Poner datos por poner datos es un ejercicio que tiene mucho riesgo y peligroso.

D. Jaime Fraile en cierto modo está de acuerdo con D. Jesús Soriano, existe un sistema de atención en caso de emergencia, donde a través de un teléfono se puede solicitar información al respecto. También apoyan esta postura, porque el disponer de un teléfono es un elemento que puede ayudar en el momento de la intervención, aunque que después puede estar o no disponible, pero si tienes la posibilidad de contactar con la empresa que



está realizando el porte y que puede actualizar datos y ayudar a intervenir en la emergencia en un primer momento, es positivo y puede ayudar a los servicios de emergencia, en ese sentido sí apoyan a esa propuesta. Quizás, como se ha comentado anteriormente habría que detallar más cómo debe ser ese teléfono y si tiene que ser obligatoriamente de 24 horas al día o no.

Para D. Jesús Soriano el problema es que el teléfono que se ponga en el documento puede dar información o no, porque detrás de ese teléfono qué compromiso hay, en qué idioma hablarían y qué persona lo atiende, si es una persona que tiene conocimientos sobre la mercancía que transporta o no y si hay un procedimiento para gestionar esa llamada.

En España, sí existe una normativa nacional que dice que se puede requerir a cualquier expedidor en el lugar del siniestro, pero en otros países firmantes del ADR no existe. Cree que el sector de expedidores y la industria química europea no está para que detrás de este teléfono y detrás de este correo electrónico haya una atención de una emergencia que sea correcta y útil para los equipos de intervención. Sí se puede dar información, pero lo importante es que detrás de un teléfono haya una persona que tenga conocimiento sobre el tema, más que información.

A D<sup>a</sup> Silvia García le preocupa un poco que alguien pretenda exigir que haya un teléfono 24 horas, habrá que ver el enfoque que hay detrás de esta propuesta. Habrá que ver lo que opinan otros países y el enfoque que le van a dar a esta propuesta y no hay que olvidar que es un Documento Informal y es raro que se tome una decisión.

DOCUMENTO INFORMAL 8. Aunque lo propone España, es un documento presentado en nombre del grupo de trabajo BLEVE que se celebró en nuestro país. Cuenta el trabajo que ha realizado este grupo, es un documento largo con un buen número de anexos, también incluye toda la documentación que se manejó, con el fin de que todo aquel que vaya a la Reunión Conjunta pueda seguir todos los trabajos que se han hecho. Se sigue trabajando con un programa de documentos finitos que simula los cálculos para saber qué pasaría en los casos de BLEVE. Se están teniendo resultados parciales sobre posibilidades de contagios o no, lo que se va a intentar es tener protecciones parciales. En principio, lo que se va a hacer es afinar los cálculos en este sentido. También incluye datos de dos accidentes que ha habido, uno en Bolonia y otro en una gasolinera italiana, en ambos casos se produjo una BLEVE bastante virulenta con un número bajo de víctimas.

D. Esteban Pajares cree que, en el segundo caso de Italia, en Roma, no hubo BLEVE. En el informe dice que no.

D<sup>a</sup> Silvia García interpreta que sí hubo BLEVE porque se desprendió la parte de atrás, lo que produjo una salida masiva de gas que hizo propulsar la cisterna 100 metros, chocó con algo y le cayó encima a dos personas que murieron, y explotó. Hubo varias cosas que no deberían de haber pasado y que son de interés para el grupo de trabajo también. Este grupo de trabajo se volverá a reunir en España.

DOCUMENTO INFORMAL 23. Presentado por Francia y España. Está relacionado con una patente de una empresa española que de facto podría evitar las BLEVES, es una especie de malla tridimensional que parece el clásico estropajo de aluminio, pero mucho más fino, que



se introduce dentro del elemento que se quiere proteger y lo que hace es distribuir rápidamente y de manera muy uniforme, todos los cambios de presión y de temperatura internos que hay dentro del recipiente, eliminando la posibilidad de tener BLEVE. El inconveniente que tiene, es que el coste es muy elevado, quedaría fuera de rango de lo que se puede exigir como medida de protección porque supera el precio del camión con creces.

Les ha parecido interesante para recogerlo y que se conozca. En casos y situaciones concretas se puede utilizar como cisternas que circulen de manera regular por el centro de una ciudad. Hace poco se produjo un accidente de un autocar en Estocolmo que llevaba un depósito en la parte superior, entró en un túnel y se llevó el depósito y explotó el autobús. Puede ser también interesante para depósitos más pequeños. Pero de manera general para las cisternas de transporte de mercancías peligrosas, esto no es una solución económicamente viable, sin embargo, es interesante saber que existe.

D. Esteban Pajares comenta que en el accidente de Estocolmo no se transportaba GNL era GNC, eran tanques que estaban en el techo del autobús y que al pasar por un control de galibo seccionó mangueras y válvulas, el gas se escapó y se incendió, aunque en la prensa se dijo que fue una explosión, no es correcto, hubo un incendio.

Dª Silvia García reitera que este sistema puede evitar BLEVES tradicionales, y también evitaría que se produjeran en depósitos de combustible de gas que se llevan en vehículos habituales que son bastantes más pequeños, y que económicamente sí puede llegar a interesar, al igual que también se evitarían en las botellas de butano que hay en muchos hogares.

D. Enrique Sánchez quiere informar que hace tiempo se hizo un estudio en España con cuarenta y seis productos para analizar las condiciones del BLEVE, donde se pudo ver algunos elementos que pueden utilizarse, como pueden ser este tipo de malla, y que la persona que ahora lo quiere comercializar conocía el documento, pero no ha visto la cita de dicho documento.

Dª Silvia García dice que ese documento nunca lo ha tenido y no lo ha podido consultar.

D. Enrique Sánchez le dice que el documento está publicado por CETREVEN y está dirigido y desarrollado por D. José Luis Mañas, que es de los años 80, acuerda mandarlo la Comisión porque es interesante el análisis de los 46 productos que son gases licuados.

DOCUMENTO INFORMAL 14. Presentado por Holanda. Indica que hay una especie de dualidad de aprobaciones realizadas para cisternas portátiles como contenedores cisterna, y les parece un poco lioso. A la industria le interesa hacerlo porque los criterios no son exactamente los mismos, en algunos casos, los criterios son más laxos para contenedores cisternas que para cisternas portátiles, o a la inversa, y lo que dicen es que hay que igualar los requisitos de tal manera que se puedan utilizar las cisternas portátiles y los contenedores cisternas en las mismas situaciones para que no haga falta un doble reconocimiento. Mencionan tres puntos que creen que habría que estudiar: el primero y básico es que se pueda llevar la misma sustancia en contenedores cisterna que en cisternas portátiles, el segundo que, si se permite la descarga por abajo, también se permita para cisternas



portátiles, y que el grado de llenado en ambos tipos de recipientes sea el mismo. No hay una propuesta concreta, lo que plantean es la problemática

D. Enrique Sánchez piensa que hay que tener en cuenta las diferencias básicas del contenedor cisterna terrestre y de la cisterna portátil. El primero, tiene una cisterna más una estructura de contenedor que se aprueba de acuerdo con el Convenio de Seguridad de Contenedores, donde se indica que la altura de apilamiento es de tres alturas. La cisterna portátil requiere al menos dos aspectos, uno es que cumpla con la ISO14963 lo que requiere bastantes más ensayos y que exige nueve alturas de apilamiento, según ADR parte 6.7, y también el ensayo de impacto con un vagón cargado con 80 toneladas. El tema de las nueve alturas implica un refuerzo de toda la estructura de la cisterna portátil bastante importante. Duda que sea equiparable solamente por el grado de llenado, equipamiento y cosas de ese tipo.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que, según lo dicho, las cisternas portátiles tienen un rango de requisitos muy superiores, lo que no tiene sentido es que se permita transportar sustancias en contenedores cisterna, y no se permita transportarlas en cisterna portátiles.

D: Enrique Sánchez dice que es el modo de transporte lo que influye porque el peligro es el mismo, pero los riegos son distintos, por ejemplo, en el mar.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que se plantea es solo para el modo de transporte terrestre y lo que propone es que lo que ya se pueda transportar en contenedor cisterna que también se pueda transportar en cisternas portátiles, y en principio, si las cisternas portátiles tienen unos requisitos de resistencia y seguridad mayores, debería de ser razonable.

D. Enrique Sánchez indica que hay que tener en cuenta varias cosas, como por ejemplo que en el Código IMDG la parte 6.7 no requiere que se aplique las normas, te deja una libertad de diseño; las normas son de carácter voluntario. El cumplimiento de la norma presupone la conformidad, pero no es obligatoria como para la cisterna terrestre. Lo que ha detectado, es que hay cisternas portátiles que tienen el ensayo de impacto y que además tienen un código cisterna y obligatoriamente tiene que haber entrado con el 6.8 del ADR y ser un contenedor terrestre; es decir, se puede hacer una cisterna portátil que sea al mismo tiempo ADR. Esto no se prohíbe, pero en este caso el diseño se tiene que hacer en conformidad con las normas del ADR.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que lo que dicen los holandeses es que no les parece razonable el doble marcado, y reconocimiento de cisterna portátil y contenedor cisterna.

D. Enrique Sánchez está de acuerdo, porque a su parecer, no deberían haberse puesto las normas con carácter obligatorio porque están generando muchos problemas incluso jurídicos al convertirse en un texto legal, y el problema de estos textos, es que las traducciones no son coherentes, hay un problema con este tema. Está claro que las cisternas portátiles van a ser mucho más pesadas y por tanto van a poder llevar menos carga, al necesitar una estructura mucho más fuerte debido a su armazón.

DOCUMENTO INFORMAL 15. Presentado por Holanda. Está relacionado con el certificado de arrumazón, pregunta que porqué para el transporte terrestre hay que llevar certificado de



arrumazón. Una cosa es que haya que rellenarlo antes de que salga el transporte por carretera y otra distinta es que obligatoriamente habrá que llevarlo encima. Hoy en día, como para el transporte marítimo se permite documentación electrónica, sería suficiente con transmitirla directamente al puerto, y en este caso para qué se va a llevar en carretera, no entienden el porqué de la obligación de llevarlo.

D. Enrique Sánchez no deduce esa obligación, lo que recoge el ADR es que si hay un recorrido marítimo se lleve, entre otras cosas porque si el arrumazón se produce en la zona de carga, en ese caso, quien tiene que emitir el certificado y firmarlo, y poner el cargo de quien lo hace, según el Código IMDG. En el trayecto por carretera no ha visto la obligación de que lo tenga que llevar, pero si después va a ir la mercancía por vía marítima sí lo tiene que llevar porque en la admisión del puerto lo van a pedir.

A D. Antonio Gómez le parece recordar que el 5.4.2 dice que “en los recorridos que preceden al marítimo”, y en el 8.1.2 también recoge que hay que llevarlo a bordo del vehículo.

Dª Silvia García indica que en este momento hay que llevarlo, Holanda lo que plantea es porqué hay que llevarlo. Son dos cosas distintas; la obligación del que mete las mercancías dentro del contenedor y firmar el certificado de arrumazón y hacerlo llegar al personal del puerto o del barco, y otra cosa es que necesariamente se tenga que llevar en la cabina todo el tiempo. En principio, sería viable siempre y cuando en el puerto acepten la documentación electrónica mediante, por ejemplo, un correo electrónico. Al camión no le aporta nada el certificado de arrumazón.

D. Juan Antonio Balbín cree que el certificado de arrumazón en el ámbito terrestre sí aporta porque lo que está diciendo de alguna manera es que hay una persona que certifica y que se ha asegurado la carga dentro del contenedor y del vehículo, y a efectos de seguridad vial el tema de sujeción de la carga es muy importante, no le parece ningún disparate y cree que es positivo que se lleve a bordo.

Dª Silvia García no niega lo esencial que es el estibar la carga, pero cree que el certificado en sí no aporta nada, lo que aporta es haberlo estibado bien.

Para D. Juan Antonio Balbín lo que aporta es que alguien certifica que eso se ha estibado bien. No se va a abrir el contenedor para verlo, pero desde el momento que tienes una persona que responde que eso está correctamente estibado, piensa que es positivo e incrementa la seguridad.

D. Eduardo Gómez dice que el certificado de arrumazón se pide previo al embarque porque el capitán del barco quiere tener una garantía de lo que va dentro, al no poder abrir el contenedor, y que está bien estibado. Está totalmente de acuerdo con los holandeses, que no se aporta nada en el transporte por carretera, si se lo piden previo al embarque, lo tendrá que llevar físicamente o mandarlo por medios electrónicos. En cuanto a que el vehículo tiene que estar bien estibado, por supuesto, y ya hay un apartado donde se dice que si cumple la norma correspondiente está bien estibado, pero no hay que confundir porque entonces se va a llegar a la situación donde todo el mundo va a tener que llevar certificado de arrumazón y un vehículo en carretera se puede comprobar perfectamente que está bien estibado.



D. Juan Antonio Balbín dice que si la mercancía va en un contenedor cerrado no se puede comprobar.

Dª Silvia García recuerda que los agentes de la autoridad pueden exigir ver la mercancía.

D. Eduardo Gómez dice que hay agentes de aduana a disposición de la inspección y un montón de mecanismos para poder abrir un vehículo, aunque vaya en régimen TIC.

D. José Antonio Rodríguez quiere indicar que están abriendo contenedores en la inspección.

Dª Silvia García dice que en el transporte terrestre hay que comprobar la estiba, no se tiene que hacer necesariamente siempre y puede que haya algún agente de la autoridad para el cual el certificado de arrumazón no le inspire abrir el contenedor o no. Si lo lleva, igual el transportista se ahorra la inspección y en caso contrario no, eso ya depende del inspector, porque en todo caso tiene derecho a abrirlo, el certificado de arrumazón vale para carretera para saber que todo está correctamente estibado. La propuesta de los holandeses tampoco impide que se lleve el certificado de arrumazón, lo que pasa es que no exige que se lleve que es otro matiz, en este momento es sancionable el no llevarlo.

D. Antonio Gómez comenta que ahora es solamente obligatorio llevarlo en el recorrido que precede, si fuera para la estiba también habría que llevarlo cuando haya transporte marítimo y no es así.

D. Enrique Sánchez dice que el certificado de arrumazón no solamente es de estiba, también incluye la segregación que es distinta en el Código IMDG con respecto al ADR. Una carga del contenedor, de acuerdo con el ADR, puede no ser adecuada en relación con la segregación según establece el Código IMDG.

#### **Punto 4.- Otros asuntos**

Dª Silvia García quiere comentar que la reunión del WP15 siguiente, que se va a celebrar en el mes de mayo, no va a ser la reunión ordinaria de ADR, también va a haber una Convención de las Partes Contratantes con el fin de retirar la palabra "europeo" del título del ADR. España formalmente ha apoyado la iniciativa y ha sido el primero en hacerlo. Esto significa que la siguiente reunión del ADR va a ser muy diferente formalmente de todas las demás, aunque en lo referente al contenido no se va a diferenciar mucho.

D. José Antonio Rodríguez quiere hacer dos preguntas. La primera es saber cuándo se va a publicar el ADR 2019, y la segunda es si se va a ampliar el plazo de presentación del informe anual.

Dª Silvia García informa que la pretensión es que a partir del día 15 esté traducida al castellano la primera versión que se remitirá a las autoridades pertinentes para su aprobación en el BOE.

D. Eduardo Gómez dice que con el ADR 2019, se han tenido problemas de incompatibilidad de sistemas informáticos, y eso es lo que nos ha retrasado. Se va a cumplir el plazo del 1 de



julio, para que no nos salgamos de la medida transitoria. Independientemente el ADR está publicado por Naciones Unidas en francés y en inglés. No hay que olvidar que el ADR 2019 entra en vigor el 1 de julio sin mayor problema porque son los anejos técnicos de un acuerdo, y no una modificación del mismo, que eso sí requeriría la publicación en el BOE.

Con respecto a la segunda pregunta, antes de ayer tuvieron una reunión con la sección de informática, y las entradas que se están registrando son prácticamente las mismas al día de hoy que con los sistemas antiguos, quiere decir que la mecánica de presentación sigue las mismas pautas que otros años. En cuanto a ampliar el plazo, como lo establece un Real Decreto, habría que modificar el mismo para poderlo ampliarlo. Si llega el caso de que al final del plazo falte un gran número de informes por presentar, que no es el caso de este año, se pondría en conocimiento de la superioridad y la Dirección General tomará las medidas que estime oportunas.

D. Antonio Gómez quiere trasladar el sentir de algunas empresas de la no muy afortunada redacción de los art. 10 y art. 37 punto 4 del Real Decreto de 70/2019, cuando habla de descargar desde arriba los GRG. Ya se sabe que lo que se ha querido decir es que es muy difícil bajarlos, ¿quiere decir ahora que a lo mejor se pueden descargar desde arriba?, porque no está claro, si no se pueden bajar es que no se pueden descargar según algunas empresas. Por otro lado, el añadido del art. 44, punto 4 sobre la descarga de transporte a granel o en cisterna con el sistema de descarga fijo, porque algunos no tienen claro qué es un sistema de descarga fijo, y también en el citado punto se habla del transporte a granel, ¿entonces quiere decir que ya no se puede echar volquete?

D. Eduardo Gómez, con respecto a la primera pregunta y le sorprende que ahora a estas alturas se llegue otra vez a esta discusión porque esto ya se plasmó desde el primer momento en el Real Decreto 97/2014 donde que se prohibía taxativamente la descarga del recipiente desde lo alto del vehículo comenta que, con el transcurso de los años, se ha visto que hay situaciones donde es más peligroso no realizar esa operación que bajar el recipiente al suelo para proceder a su descarga. Lo que se ha pretendido es que, si es más peligroso bajar el recipiente, se permita la descarga del mismo desde lo alto del vehículo. La norma no puede aquilatar tanto el tema, porque hay multitud de casos diferentes, se ha dejado un poco abierto a la consideración del descargador y que éste vea cual es la operación más segura si bajar el recipiente o no.

Con respecto al segundo tema, entiende que una instalación fija para operaciones de descarga a granel desde una cisterna, se refiere a depósitos integrados en una instalación industrial, y por lo tanto ese depósito tendría que estar aprobado y autorizado para recibir ese producto. Se han encontrado con muchos casos donde se están haciendo maniobras no adecuadas de descarga en recipientes que descargan la cisterna en 15, 20 GRG y como no van a salir a carretera, piensan que para qué van a ser homologados, hasta que evidentemente revientan. Por muy fijo que esté el GRG en el suelo, si no está aprobado dentro de una instalación industrial, no se considera que se pueda utilizar en una maniobra de descarga.

D. Jesús Soriano recuerda que desde FEIQUE se propuso en su día esta prohibición en base a unos criterios técnicos que provenían de CEFIC. En la guía de carga y descarga que se puede encontrar en la web de CEFIC viene una serie de explicaciones y una serie de



criterios para decidir cuándo una instalación es fija o no. Básicamente lo que dice es que una instalación fija es aquella que tiene una serie de conexiones que son fijas, lógicamente es muy difícil meter en el BOE todos los criterios de lo que es un tratado de seguridad industrial. Lo que quiere recordar es que el responsable de que estas operaciones sean seguras, es el empresario descargador que tiene que tener una serie de consejeros de seguridad de mercancía peligrosa, unos técnicos prevencionistas, y su criterio técnico es definitivo a la hora de llevar a cabo una evaluación de riesgos y considerar un sistema como conforme o no conforme.

También, quería hablar de que últimamente se está utilizando la expedición de mercancía peligrosa en flexitank para llevar mercancías peligrosas. El flexitank es una bolsa metida en un contenedor de 20 pies. Este tipo de operaciones con flexitank se dan en operaciones internacionales y también hay una parte que es terrestre. Han detectado que hay transporte de mercancía peligrosa envasada. También hay una guía de CEFIC relativa a flexitank para envasar y transportar mercancías químicas, incluso para unas mercancías que no son peligrosas y que tienen un punto de inflamación menor 90º, el CEFIC recomienda no utilizar los flexitank. Este modo de transporte va creciendo año a año y les preocupa mucho que la interpretación que se está haciendo del tema del flexitank no esté reflejado en el ADR, ni el Código IMDG. No es que no se admita, es que está prohibido y se debería hacer un llamamiento a todo el sector para que este tipo de prácticas no se lleve a cabo.

Dª Silvia García dice que le consta que las prácticas que ha comentado D. Jesús Soriano, de momento no se han detectado en España, y en el caso de que se detectaran serían claramente sancionadas.

Dª Cristina Díez quiere hacer referencia a la redacción del añadido al artículo 44 del apartado 4 del RD 70/2019 porque lleva a confusión en aquellas empresas que realmente no tienen capacidad para poder instalar un depósito y disponen de GRG homologados con sus revisiones, y en estos momentos, cuando se va a realizar una descarga de un producto que precisa, no se habla de 10 GRG para una misma descarga, simplemente a uno se les está indicando que ya no pueden servir. Cree que esto va a crear un cierre de muchas empresas porque parte de su margen de negocio, se encuentra el no recibir los envíos en GRG, sino en recibir una cisterna para que les descargue en un pequeño depósito en un GRG para poder hacer su actividad, de ahí la duda que les surgía en el sistema de carga fijo, si realmente va dirigido 100% a que tiene que ser un depósito enterrado, o en superficie y como tal fijo, o si se puede obligar a que cumpla toda la APQ estos recipientes móviles y que se puedan descargar sobre ellos.

D. Eduardo Gómez cree que el término “depósito fijo” es lo que está induciendo a confusión, la interpretación es que esos depósitos del tipo que sean: subterráneos, fijos, móviles etc estén aprobados por la autoridad competente, que en este caso es el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, si está aprobado dentro de las instalaciones no hay ningún problema al considerarse un depósito fijo, lo que no vale es que aparezcan depósitos que ni se han visto ni se han aprobado. A las empresas antes referidas, les recomendaría que se dirigieran a las Consejerías de Industria e igual que con cualquier modificación que se haga en sus instalaciones, que se las autoricen y que figuren en la documentación de actividad u otra correspondiente.



D. Enrique Sánchez piensa muchísimos productos son inflamables y requieren una instalación especial en cuanto a tomas de tierra, etc por lo que es totalmente desaconsejable que se realice desde una cisterna directamente a GRG, bidones, jerricanes, independientemente de que no sea la función de una cisterna el llenar envases, con lo cual se requiere una instalación que tampoco es tan sofisticada para rellenar esos GRG. En el primer artículo del Real Decreto se dice que la instalación fija es antes del relleno del envasado, el segundo artículo dice que esté permitido porque el Reglamento de almacenamiento de productos químicos recoge que desde una cisterna se pueda rellenar, se pueda vaciar, en un depósito móvil, entre otras cosas porque en la nueva estructura del Reglamento, antes citado, todos los recipientes móviles van a ITCAPQ10 y ahí no se dice nada de ese punto. Y en los otros, en relación a la zona de los distintos puntos de descarga, en ningún caso se habla de cisternas a envases móviles, por tanto, entiende que está claro, lo que pasa es que una APQ de GRG no va a por la APQ 1, 2 etc va a por la APQ 10 y en principio no está previsto que desde una cisterna se llene un GRG. La función del GRG es una y puede ser el almacenamiento de dentro de la APQ pero no dice que desde una cisterna se pueda rellenar un GRG. En el art. 44 dice que expresamente esté recogido en la documentación APQ o petrolíferas que esté aprobado.

D. Antonio Gómez dice que exactamente no lo entiende así, que el art 44 dice que los sistemas de descarga deben de ser fijos y no de almacenamiento.

D. Eduardo Gómez está en parte de acuerdo con lo que acaba de decir D. Enrique Sánchez, no quiere entrar en discusión si es un almacenamiento o una descarga, se ratifica en lo que ha dicho, siempre y cuando ese recipiente esté autorizado para la función que se va a hacer, para ellos no hay ningún problema, hay que tener en cuenta que las instalaciones de descarga, además de que esté homologado el GRG, etc, tienen que tener una serie de condicionantes de instalaciones de toma de tierra, recuperación de vapores, etc, que un GRG no cumple para nada. Si el GRG se modifica, y se le añade todo lo que falta a criterios del inspector que lo vea, y tiene unos medios de descarga fijos, por nosotros no hay ningún problema.

D. Enrique Sánchez dice que hay una cuestión, que actualmente en una APQ, en una instalación de almacenamiento, si los envases, los embalajes, los GRG por ejemplo, no van a salir al transporte, no requieren el cumplimiento del ADR y no va a haber una aprobación específica, por tanto es preciso tener una instalación de envasado aunque sea muy sencilla donde en un depósito se eche un producto, y a través ya de esa instalación fija se rellene el bidón o GRG correspondiente, eso es lo que entiende del escrito.

D<sup>a</sup> Cristina Díez, haciendo la lectura pura y dura del artículo entiende que un sistema de descarga fijo puede ser una bomba fijada al suelo conectada a un GRG (por lo de sistema de descarga fijo) sin pasar por un pequeño depósito antes. El texto es el que lleva a confusión al no quedar tan determinado.

Según D. Jesús Soriano hay que recordar que en las APQ hay un capítulo que se denomina carga y descarga, zonas de instalaciones de carga y descarga, es decir que se tiene regulada la zona no de almacenamiento, en sentido estricto, es la zona de carga y descarga, ahí también se pueden encontrar buenos criterios que apoyen la solución segura.



D<sup>a</sup> Nuria Lacaci quiere hablar de un caso específico y no sabe si han pensado si está o no contemplado. Los transvases que se hacen en los depósitos portuarios cuando llega una cisterna y que muy a menudo se descargan en GRG, es la práctica habitual hasta ahora, y después cargar, y luego sacar la mercancía por transporte terrestre cuando llega una cisterna por marítimo en el propio sitio portuario que no es una instalación como tal sino un depósito portuario, ahí no se puede hacer un depósito estándar. Pregunta si han comentado alguna alternativa a esta práctica que es muy habitual en importaciones y exportaciones.

D. Eduardo Gómez recuerda que se está hablando de un Real Decreto que contempla el transporte por carretera, y de una maniobra que es descargar una cisterna a un depósito fijo, si es esa la operación, si ese GRG u otro, tiene su debida autorización y sus parabienes por parte de la autoridad de industria, entonces bien. En los puertos, es más complicado porque se está hablando de un recinto privado de servicio público, con lo cual, ya se empieza a mezclar la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres con todos los reglamentos que se está haciendo, y no es una respuesta tan inmediata, incluso están circulando vehículos en un recinto portuario sin matrícula, o en un aeropuerto, ahí chocan varias normativas. Es más complicado que todo eso.

D. Antonio Gómez dice que tenía entendido por uno de los datos que aportó D. Jesús Soriano sobre el CEFIC, lo que se entendía como sistema de descarga fijo, algo así como que no se trata de abrir el grifo de la cisterna y poner el cubo, sino que se hiciera con algún tipo de bridas la conducción hasta el depósito final, eso creyó entender, que era un sistema de descarga fijo, no un sistema de almacenamiento legalizado, sería la transmisión de la cisterna a algún recipiente o a algún sistema de almacenamiento y que eso fuera fijo.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 12:40 horas.

Madrid, 15 de Marzo de 2019

Silvia García Wolfrum

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

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

Secretaria de la Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras.