



RESUMEN DEL ACTA DE LA REUNIÓN DE 24 DE MAYO DE 2007 DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Transporte de hipoclorito sódico (UN 1791) en cisternas.

D. Jesús Soriano, comenta el documento enviado por FEIQUE relativo a los problemas del transporte de hipoclorito sódico en cisternas en España (UN 1791-ADR2007-) que tiene asignado un Código Cisterna L4BV (+). Este signo (+) significa que a las cisternas que transportan este producto, no se les autoriza el transporte alternativo de otras mercancías peligrosas. Como consecuencia de algunos estudios se considera debería modificarse el ADR. Dice que según algunos expertos se podría autorizar el transporte alternativo de productos químicos compatibles si antes se ha realizado un lavado interior completo de la cisterna y además cuenta con el correspondiente certificado de lavado. Como una solución temporal hasta ser aprobado el ADR 2009 esto se podría incorporar a la normativa nacional a través de un Acuerdo Multilateral con otro país ADR.

Se comenta que caso de que el signo (+) siga en la Tabla A, supondrá grandes problemas para el suministro del mercado nacional, ya que la demanda de esta sustancia en verano se compensaba con los servicios que la cisterna hacía con otras mercancías peligrosas en invierno y ahora las cisternas de nueva construcción no pueden ofrecer estos servicios, ya que su Código cisterna no les permite transportar otras sustancias que no sean el UN 1791. FEIQUE con este documento pretende encontrar una solución para que en época estival se hagan posibles las operaciones de este transporte.

A continuación, se abre el debate y se comenta que este tema ya se trató en una reunión del Ministerio de Industria y que se remitió carta al Ministerio de Fomento informando del planteamiento de FEIQUE. Que después hubo una reunión en Ginebra, donde se trató este tema del hipoclorito sódico y sus soluciones, así como de los dispositivos de ventilación y válvulas de seguridad de determinados equipos. Se indica que en lo concerniente al transporte se podría presentar una propuesta, bien a través del CEFIC (European Chemical Industry Council) como Federación Internacional de empresas químicas o a través de la IRU (Internacional Road Transport Union) y que para ello se cuenta con un plazo hasta el 12 de Junio.

Desde el punto de vista técnico, otro enfoque sería el cambio de la V por N en los Códigos L4BV(+). Se expresa que sin perjuicio de que la posición del Ministerio de Industria sea modificar el código-cisterna de las sustancias con números ONU que llevan el Código L4BV (+), la Comisión Permanente tendrá que tomar la decisión final.

El representante en materia de mercancías peligrosas de la Dirección General de Transportes por Carretera dice estar de acuerdo con D. Iñigo Elorza. Cree que esta problemática debería de plantearse ante la reunión común RID/ADR por medio de una propuesta que presentase la Delegación española, complementada con documentos informales que presentaran la CEFIC o la IRU, ya que cuanto mayor sea el colectivo implicado, menor serán las presiones de los distintos países. Dice que siempre que aparezca el signo (+) en el certificado de la cisterna, como uso exclusivo en el caso de los hipocloritos, surgirán problemas en carretera con los agentes de inspección y con los agentes de tráfico, por lo que hay que plantearse qué va a pasar.

El representante de BEQUINOR, dice estar de acuerdo con el representante del Ministerio de Industria, aunque con algún matiz. Dice que esta problemática surgió porque hubo un error de traducción en el año 2001 y 2002 subsanado en 2003. Considera que en la Tabla A, en lo concerniente a cisternas todo está controlado y propone que las cisternas pasen a tener un listado de materias perfectamente definido: tipo, compatibilidad técnica, etc., que cree debería aparecer en el certificado. Finalmente, dice que su comentario no se dirige a cambiar la V a N sino a que en la Tabla A se establezca lo mínimo que debe de cumplir una cisterna y que se amplíen las homologaciones de tipo. A lo que contesta el Sr. Elorza o estar de acuerdo con estos comentarios y que con la jerarquía de cisternas hay que tener mucho cuidado. Insiste en que hay que cambiar V por N al establecer el signo (+).



El representante de AETC comenta primero que la propuesta del Ministerio de Industria de modificación del ADR, mejora la situación actual a la hora de transportar este producto; que es un producto estacional con incidencia en el turismo (desinfección y depuración de aguas); que tener cisternas de uso exclusivo para hipocloritos es imposible, por lo que contempla un sistema riguroso de lavado para evitar la reacción con otras mercancías peligrosas que se vayan a transportar. Comenta estar de acuerdo con FEIQUE en que desaparezca el signo (+) en el transporte de hipoclorito y dice que independientemente de la propuesta que la Comisión lleve adelante antes convendría alcanzar una solución vía, por ejemplo, de Acuerdo multilateral.

El representante de ASOLIGAS suscribe lo dicho por FEIQUE y AETC, y ve favorable la posible presentación del cambio de V a N, indicado por D. Iñigo Elorza.

El representante de AEUTRANSMER apoya el posicionamiento de FEIQUE con algún matiz. Cree que CEFIC e IRU deberían apoyar la propuesta española, y que se debería adoptar la posibilidad de eliminar el signo (+) y sustituirlo por N, argumentando motivos de seguridad y que si no se dispusiera de tiempo suficiente para presentar esta propuesta se debería llegar a un acuerdo, multilateral o incluso, bilateral. Propone como FEIQUE, el lavado interior de las cisternas con el consiguiente certificado oficial, a lo que contesta el representante del Ministerio de Industria que sólo hay un certificado aplicable en España publicado en el BOE, y válido en el extranjero.

A la vista de los comentarios expresados por los asistentes, el representante de FEIQUE es de la opinión de presentar una propuesta única en un grupo de trabajo, en la que se muestre la importancia de este producto para el Sector Químico en España, y donde se elabore un texto consensuado por CEFIC, IRU y España, independientemente de la vía del Acuerdo multilateral. Que intentará también que CEFIC apoye esta propuesta, en coordinación con el Ministerio de Industria y AETC. A lo que contesta el representante de Industria que no hay tiempo de hacer una propuesta con CEFIC e IRU del 1 al 12 de junio.

Se decide presentar en Ginebra una propuesta en la que se solicite la eliminación del Código (+) y el cambio del código V por N, y esperar a la presentación por parte de CEFIC y de IRU, de los documentos informativos correspondientes, para que con el apoyo de estas organizaciones esta propuesta tenga un mejor soporte.

Federación Nacional de Asociaciones de Fabricante de Lejía y Derivados (Fenalyd).

El Secretario General de la Federación Nacional de Asociaciones de Fabricantes de Lejía y Derivados, quien solicita de nuevo la exclusión de las disoluciones de hipoclorito hasta el 5% de cloro activo (lejía), de las condiciones y exigencias que figuran en el ADR.

Comenta que con fecha 16 de julio de 1997, la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, dio contestación a la consulta realizada por "Fenalyd", que, por la que estas soluciones quedaban excluidas de las exigencias del ADR. El 22 de julio de 2004, en el Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de mercancías peligrosas se extendió un documento, en opinión de Fenalyd, más lógico que el primero de acuerdo con la Directiva relacionada con sistemas peligrosos. Dice que con fecha 23 de noviembre de 2005, se cursó esta misma petición a la Dirección General de Transportes por Carretera, adjuntándose los resultados de ensayo de irritación-corrosión sobre la piel de animales en una disolución de Hipoclorito (lejía) de 100 grs. Cl/l, con un resultado totalmente favorable o de efecto reversible, que consideró que el Ministerio de Industria es el órgano más adecuado para la clasificación de materias.

El representante de Fenalyd dice que esta Federación está pendiente de recibir una comunicación oficial del Ministerio de Fomento, ya que el primer documento extendido en 1997 está obsoleto y el segundo, vigente actualmente, requiere la ratificación de la Comisión Permanente por medio del correspondiente certificado. Por ello, se acuerda llevarlo a la Comisión Permanente para que resuelva al respecto.

Aclaración de normativa y características de envases de emergencia para reportaje de carburante.

El representante del Ministerio de Industria comenta las características de este envase de emergencia, que físicamente es mostrado a los asistentes por uno de los miembros de la Subcomisión. Dice que se pretende su homologación, indicando que en su opinión no ve claro su llenado, carga y descarga, por lo que habrá de comprobarse si es válido o no, en base al ADR, motivo por el que se ha pedido informe a Fomento.



El representante de SEGUCONSULT piensa que esta cuestión se ha convertido en un problema que habría que solventar porque afecta a multitud de personas; difiere en parte con el representante de la Dirección General de Transportes y sugiere un Grupo de trabajo para analizar lo concerniente a estos envases.

El representante de la Dirección General de Transportes por Carretera considera que se trata de un tema de tipo económico, ya que se está vendiendo en algunas estaciones de servicio al precio de 3 Euros. Dice que la distribución de combustible para uso de particulares está exenta según el 1.1.3.1, sin límite de cantidad por envase o transporte, pero que el problema surge cuando esa exención está referida a una materia embalada o envasada para uso al por menor como es la gasolina a granel en recipientes. Cree que no se puede obligar a comprar estas bolsas, puesto que no hay disposiciones que obliguen a utilizar este tipo de envases. Dice también que como la gasolina figura como LQ4, según la Ley Industrial de Productos Energéticos, un particular tendría un problema añadido, como es la prohibición de venta de productos energéticos del petróleo y que sí, como se comenta, ello se considerara un problema en nuestro país, habría que procurar de las compañías que distribuyen el petróleo que trataran de presentar una bolsa, máximo de 3 litros, que cumpliera con el LQ4, y que resultaría más barata.

A continuación, el debate gira, en términos generales, en cuanto a que no se puede reglamentar algo que no es legal; que la venta de estos envases de emergencia comporta un fin de tipo económico; que habría que valorar lo que figura en el 1.1.3.1; que se tendría que revisar el tema de las gasolineras; e incluso, que la Memoria descriptiva presentada por D. Francisco Blanco carece de contenido técnico.

Finalmente, la Presidenta de la Subcomisión cree debe constar en Acta que en general esta bolsa no nos parece homologable.

Propuesta de EBRO-TANK, S.L., sobre medidas de seguridad de cisternas-portátiles ONU.

D. Jon Echegaray, comenta el escrito presentado en esta Subcomisión por Ebro Tank y dice que además de diseñar y fabricar contenedores cisterna para transporte de productos peligrosos, también cubre la revisión de unidades fabricadas por ellos y otros constructores. Comenta su amplia experiencia en la resolución de problemas reales en la vida de los contenedores cisterna. Se presentan dos propuestas.

La primera propuesta: *Bocas de hombre para líquidos*, está referida a equipos para las clases 3 a 9, instrucciones de transporte en cisternas portátiles de la T1 a la T22. Dice que en algún caso se han detectado fugas en pruebas de estanqueidad de contenedores cisterna dotados de sólo 4 cáncamos de apriete de la tapa, que se deforma,. Se propone que aparezca en ADR la obligación de dotar a las bocas de hombre de un número mínimo de 6 cáncamos de apriete.

La segunda propuesta: *Bocas de hombre para gases*, se refiere a equipos para la clase 2, instrucción de transporte en cisternas portátiles T50. Dice que en este caso se ha detectado riesgo de fugas durante pruebas de estanqueidad de contenedores cisterna, cuyas bocas de hombre están apretadas con tornillos introducidos en agujeros roscados no pasantes; aquí surgen una serie de problemas que originan peligrosas fugas de gases. Así, se propone la utilización de espárragos roscados en toda su longitud, que tendrían una posibilidad indefinida de apriete de la tuerca.

El representante de esta materia en el Ministerio de Industria tras ejemplificar una serie de incidentes que se han producido dentro y fuera de nuestro País, dice que apoya la primera propuesta presentada por el Sr. Echegaray, para que las bocas de hombre cuenten con un mínimo de 6 cáncamos de apriete.

Respecto de la segunda propuesta, el representante de Industria dice que el tema de *Bocas de hombre para gases* es importante porque después de una carga hay que apretar la junta que se va deteriorando y si se sustituye por otra nueva los tornillos no encajan bien.

El representante de BEQUINOR resalta dos aspectos, la correcta utilización de las normas técnicas CEM, adaptadas al ADR y al código de diseño; hace algunas consideraciones, y dice sobre todo, que habría que diseñar bien. Finalmente, dice que es partidario de que plantear una propuesta al Comité de expertos para que se pronuncie respecto a la cuestión de las normas CEN. El representante del Ministerio de Industria comenta que si en su momento se hiciera una propuesta a la ONU para conocer otras opiniones, debería existir un apartado de: "Accidentes surgidos en cisternas" y que ya las normas CEN reconocen que las protecciones de las cisternas son



insuficientes. Por tanto, como se va a seguir discutiendo este tema, dice que agradecería hicieran llegar al Gabinete sus comentarios.

Del debate que sigue se recogen a continuación una serie de opiniones tales como: que se está de acuerdo en que este tema se haya presentado en la Subcomisión para luego llevarlo a la ONU; el apoyo con matices a las dos propuestas que se presentan tendentes a la seguridad, aunque en la primera de ellas se pongan en cuestión algunos códigos técnicos; que de los códigos y normas de diseño no se puede dudar; que no sólo se debería de hablar de cisternas portátiles sino de cisterna en general; y que se podría formar un Grupo de trabajo sobre cisternas portátiles e invitar a participar a Ebro Tank.

Finalmente, se propone la creación de un Grupo informal que convoque el Gabinete por E-mail, bajo la supervisión del representante del Ministerio de Industria.

La Presidenta de la Subcomisión indica que se tiene la intención de presentar una propuesta en el Subcomité de Ginebra en Diciembre con los comentarios que lleguen, a través del Gabinete o del Ministerio de Industria, siempre que la Comisión Permanente esté de acuerdo.

Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden de 27 de julio de 1999, por la que se determinan las condiciones que deben reunir los extintores de incendios instalados en los vehículos de transporte de personas o mercancías.

Se pretende no modificar la Orden de 27 de julio de 1999, por lo que se tiene la intención de enviar una propuesta de modificación al ADR, para que con dicho Proyecto de Orden presentado se puedan cumplir las condiciones de funcionamiento de los extintores en cuestión.

Se dice que este tema de vehículos es competencia de D. Pablo Ibáñez, que no ha podido asistir a la reunión. La Presidenta de la reunión comenta que se ha recibido una carta del Subdirector del Sr. Ibáñez, explicando el tema y comentando que esta Orden de 27 de julio de 1999 está en proceso de modificación como consecuencia de otra nueva Orden elaborada. Se decide en principio, enviar este asunto a la Comisión Permanente, sin perjuicio de que posteriormente sea presentado de nuevo en una próxima Subcomisión.

Estadística de los informes anuales de Consejero de Seguridad.

D. Eduardo Gómez comenta que esta Estadística se ha realizado con demora porque los informes anuales de Consejero de Seguridad del año 2006 han llegado con retraso. Indica que los datos que se reciben en ocasiones no son los correctos.

Comenta que el total de informes presentados es de 12.191. Expone que en el epígrafe de *Operaciones realizadas*: figura el apartado dedicado a la Carga y Transporte con el mayor porcentaje 29,60%, y dice resulta llamativo el apartado de Descarga que figura con un porcentaje de 2,14%, frente al 26,04% del correspondiente a la Carga. También comenta en el epígrafe *Modo de realizar el transporte*, el apartado Otros, con un porcentaje alto, 49,93%. En cuanto al epígrafe *Mercancías y Operaciones realizadas datos en Tm.*, comenta que los datos que figuran en cada una de las clases de mercancías transportadas son poco reales. A continuación, se presentan los datos correspondientes a los distintos tipos de vehículos utilizados, comentándose que los datos que figuran en vehículos tipo EXII son los más adaptados a la realidad. Finalmente, en el epígrafe *Comparativa de Informes* se aprecia en relación con el año anterior un aumento considerable de informes anuales presentados.

La representante de la Comunidad Autónoma de Aragón se queja de que sean las Comunidades Autónomas las que tengan que repasar todos los informes informáticos y solicita la modificación de la aplicación informática por parte de la Administración y de que en aquellas empresas que no disponen de firma digitalizada, el informe de Consejero vuelve de nuevo a la Comunidad Autónoma de Aragón. Se indica que esto se pasará a los servicios informáticos del Ministerio. También se pone de relieve que algunos Informes Anuales se presentan mal y que habría que culpar a las empresas que contratan consejeros sólo para cumplir con la normativa con una deficiente formación, y para que no las sancionen.



Representantes de la Asociación de Consejeros de Seguridad contestaron que el Informe Anual también es una responsabilidad de la Empresa y que se hacen esfuerzos importantes para formar a los Consejeros de Seguridad, que habría que retomar las obligaciones igual que se ha hecho con los Conductores.

Punto 9.- Estadística de los accidentes del año 2006.

Toma la palabra D. Eduardo Gómez para indicar que estas estadísticas están basadas en los informes presentados por los Consejeros de Seguridad según las condiciones que se contemplan en el ADR; corresponden a informes procedentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, de la Generalitat de Cataluña (Mossos d'Esquadra) y Protección Civil.

A continuación, se muestran transparencias referidas a la Estadística de Accidentes del año 2006, poniendo de relieve los siguientes aspectos relativos a los apartados más destacados, como son:

Total de accidentes; Accidentes con resultado de muerte; Número de accidentes por Comunidades Autónomas con mercancía derramada :Descripción de la mercancía por nº de accidentes y nº ONU; Accidentes con mercancía derramada según el tipo de carretera; Distribución de accidentes con mercancía derramada por franja horaria; Accidentes con mercancía derramada según el tipo de vehículo; Tipo de suceso inicial en los accidentes con mercancía derramada; Consecuencias del suceso en los accidentes con mercancía derramada; Número de accidentes por Comunidad Autónoma. sin mercancía derramada; Accidentes sin mercancía derramada según el tipo de carretera y Distribución de accidentes sin mercancía derramada por franja horaria; Total de sanciones derivadas de los accidentes.

Punto 10.- Comparativa de accidentes y de Consejeros de Seguridad con años anteriores.

El representante de la Dirección General de Transportes por Carretera comenta en términos generales el período comprendido entre el año 2000 al 2006 en aspectos tales como títulos emitidos, los títulos vigentes, las Empresas registradas con consejero y con consejero vigente, las Empresas que han suscrito pacto art. 22 LOTT, Consejeros trabajando y con título vigente y la baja masiva por caducidad del título. El número de accidentes según el tipo de vehículo, con tendencia al descenso. En cuanto a la distribución de accidentes por franja horaria, se aprecia un descenso en la franja diurna. En relación con los accidentes según el tipo de carretera, se aprecia que en las Autonómicas locales han bajado y han aumentado en Autovías. Que en el número de accidentes por Comunidad Autónoma se aprecia una bajada considerable en Andalucía, Cataluña, Murcia, Navarra y País Vasco. Dice que estas estadísticas estarán disponibles enseguida en la página Web del Ministerio.

A continuación, los asistentes formularon una serie de preguntas tales como de dónde se habían recabado los datos de las estadísticas presentadas, y en relación con la cuestión "del pacto del art. 22 LOTT suscrito por Empresas", etc, que fueron debidamente contestadas.

Punto 11.- Otros asuntos.

En este punto D^a Lía Calleja presenta a los miembros de la Subcomisión a D. Román Mosquera Jimena como Secretario de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas. El Sr. Mosquera le da las gracias y comenta a los asistentes que emprende con ilusión las tareas de su nuevo puesto y que tiene la esperanza de llevarlo a buen puerto. Informa de que a mediados de abril salió el ATP. También comenta que como lógicamente habrá habido cambios en la composición de esta Comisión y a efectos de convocar la Subcomisión de Perecederas próximamente, que aprovecha para solicitar de los reunidos cualquier información que puedan aportar, incluso con vistas a reforzar los puntos del Orden del Día de la misma, al margen de la valiosa ayuda que le pueda prestar D. Eduardo Gómez.

