



ACTA DE LA REUNIÓN DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2014
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidenta:

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

Asisten:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D: Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior

D. José Luis Chica, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior

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

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

D. José Ignacio Sánchez Carazo, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid

D. Javier Guzmán Navarro, del Ayuntamiento de Alicante

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

D^a Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña

D^a Ainoha Larroya Molero, de la Diputación General de Aragón.

En Madrid, a las 10:30 horas del día 10 de septiembre de 2014, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D^a Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

D^a Silvia García comunica que en esta sesión no habrá nadie representando a la Dirección General de Transporte Terrestre, debido a que los funcionarios del servicio de mercancías peligrosas están de baja. Esperamos y deseamos que tengan una pronta mejoría.

Se destaca que esta convocatoria se ha hecho a través del buzón transporte de mercancías peligrosas y que se ha enviado tanto el orden del día, el acta de la reunión anterior y la documentación necesaria para esta reunión. También ha cambiado el formato de la lista para la firma de asistencia y pide que se comprueben los datos y sobre todo el correo electrónico y hacer las correcciones oportunas.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia García Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión, al no haber ninguna objeción al mismo queda aprobado.

Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 29 de abril de 2014, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Al no haber más objeciones, queda aprobada la citada Acta incluyendo estas modificaciones.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta que se va a celebrar del 15 al 19 de septiembre.



D. Luis Antonio Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra.

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

D. José Manuel Gallego-Iniesta Villajos, de la Comunidad de Madrid.

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

D^a Carmen Ciges Sancho, de la Generalidad Valenciana.

D^a Rosa Beaus Romero, de ACCSCAT.

D. José Luís Blanco, de AOGLP

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, de AMPROMEP.

D^a Inés Cardenal Gortázar, de AOP

D. Ismael Carrón de la Calle, de Confederación Nacional de Autoescuelas.

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPSA

D. Antonio Ferrando Enguix, de Petrolífera Transportes,S.A.U

D. Arturo González Cobaleda, de AECSE.

D. Julián Ferrando García, de AECOS.

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE.

D. Andrés Herbada Esteban, de GRUPO TCS

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

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

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

D. Juan Munera Carretero, de Comisiones Obreras.

D. José Paños Martínez, de FORMASTER

D^a Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER

D^a Silvia García dice que en este punto se van a presentar, para su estudio, los documentos que se van a ver en la Reunión Conjunta que se va a celebrar del 15 al 19 de septiembre. Primero se revisaran los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

Debido a una cita ineludible de uno de los presentes se ha solicitado que primero se vea el último documento, el número 53, dado el interés que tiene para él el tema que trata. Al no haber ninguna objeción se inicia este punto por el citado documento.

DOCUMENTO 53. Presentado por Holanda, en nombre de un grupo de trabajo. El documento es sobre la reducción del riesgo de que se produzca bleve. Este grupo de trabajo se ha reunido en varias y han decidido, con cierto consenso, que con los datos técnicos aportados parece que una válvula de alivio no puede evitar que haya bleve, y para garantizar que no haya una bleve habría que incluir un revestimiento, que hace falta definir sus características, cualidades y hacer una serie de estudios con más profundidad financiados por una serie de países. Antes de comenzar los estudios el grupo de trabajo quiere saber si la Reunión Conjunta está de acuerdo en asumir como objetivo que la cisterna sea resistente a un fuego que la envuelva totalmente durante una hora, y si cree que hay suficientes datos para apoyar un requerimiento de un revestimiento térmico exterior.

D. Jesús Soriano piensa que más que un documento es una colección de grupos de documentos que han ido evolucionando a lo largo de años, desde la asociación que representa no creen tener la capacidad técnica para rebatir este tipo de ensayos, pero si les preocupa las conclusiones a las que puedan llegar con ensayos controlados- en determinadas condiciones-donde no se va a tener en cuenta la variabilidad del tipo de producto y, sobre todo ,la efectividad de las medidas comparadas con el coste que podría suponer el revestimiento para todas las cisternas.

También puede haber problemas sobre el tipo de válvula de alivio en las diferentes modalidades que hay, y el efecto positivo o negativo que pueda tener. Como antes se ha dicho, estas son las preocupaciones que tienen si este tema se confía para hacer los ensayos a entidades científicas como puede ser, por ejemplo, el TNO La Asociación europea de gases licuados del petróleo le parece que también ha propuesto alguna idea que habrá que analizar.

D^a Silvia García dice que lo primero que se puede ver en este documento es un compendio de todos documentos que se han visto en el grupo de trabajo de reducción de la bleve a lo largo de los años. El resto del documento se centra en un informe de TNO que hace las propuestas ya comentadas. El informe completo está en el Documento



D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR,S.L.

D. Manuel José Rodríguez Sánchez, de EXPRESS TRUCK SAU

D. Enrique Sánchez Mota, BEQUINOR.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento
EXCUSAN SU ASISTENCIA:

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D^a Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

informal 8, allí se puede encontrar desarrollado y justificado todo lo que se presenta en el Subcomité.

El Documento informal 25 ofrece, información complementaria de la Asociación europea de gases licuados del petróleo sobre estos trabajos de la bleve.

En el documento formal se destaca que no hubo decisión por unanimidad. Los que estaban en contra de la propuesta se apoyan en una serie de datos que presentaba este grupo de trabajo.

D. José Luis Blanco representa a la AEGPL, piensa que como antes ha dicho D. Jesús Soriano, que se está en un estado excesivamente incipiente de cuál es el estado de los estudios y no se dispone de unas conclusiones tan definitivas como para decir que la única forma que hay para evitar un bleve el aislar la cisterna

Añade que el riesgo real es un riesgo mínimo ya que en los últimos 50 años solo se han producido trece bleves en Europa, y ninguno de ellos ha sido en GLP. Han sido en otro tipo de gases.

Insiste en lo prematuro de afirmar que la única manera de evitar un bleve sea el aislamiento de cisternas ya que la relación calidad/precio versus calidad/riesgo no se puede controlar. Añade que habría otras formas en que se podría hacer y su sector es el más interesado en que no se produzca este tipo de accidentes. Cada vez que hay un accidente ellos son los más perjudicados, y por ende, los más interesados en que no ocurra ninguno. En nombre de la seguridad no se puede hacer cualquier cosa, propone seguir con los estudios y ver si las válvulas de alivio pueden ser una posibilidad y en cuanto al tema del aislamiento tal y como está expuesto debe ser más estudiado porque no está claro que un aislamiento del depósito impida un bleve. No existen los suficientes datos de corrosión, choque, envejecimiento, por ejemplo, sobre este tipo de aislamiento.

Está en contra de la aprobación de este documento, porque creen que todavía se tiene que estudiar e investigar más este tema y no descarta que las conclusiones a las que se pueda llegar sean distintas a las que se proponen en la actualidad en el documento.

D^a. Silvia García quiere destacar que el documento indica que hay que estudiar la resistencia al choque, la corrosión y más temas. Y es por este motivo, por el que solicita el apoyo del grupo al haber países que van a hacer una inversión en fomentar unos estudios. Quiere hacer notar que el haber hecho una serie de investigaciones y ensayos en laboratorio es más de lo que han hecho los demás. No quiere decir que apoye sus conclusiones pero si pueden tener una cierta fuerza sus argumentos.



Según se ha dicho antes parece prematuro la toma de decisiones en base a los resultados que hay, pero ya que el sector de GLP, es el que más intereses puede tener, ellos se pueden plantear hacer los ensayos. Parece que el grupo ha decidido no hacer más ensayos sobre las válvulas de alivio, si esta investigación se quiere hacer habrá que financiarla.

D. José Luis Blanco comenta, que no es solamente AEGLP quien tiene que hacer estos estudios también lo puede hacer otros sectores interesados en este tema. Si se aísla la cisterna con epoxi ésta aumenta su peso de un 3 a un 5 %, todavía no se sabe cuál será su incremento, estos ensayos la TNO no lo ha hecho y sería necesario hacerlos porque supone más carga, más combustible, más emisiones, riesgo en tráfico. Como ya ha dicho todavía hay que hacer muchos ensayos e investigaciones. Desde su asociación están dispuestos a hacer más estudios y financiarlos para saber qué es lo mejor que se puede hacer, entre ellos la válvula de alivio. Pero porque Holanda se lo haya planteado porque sí no le parece lógico.

D^a Silvia García dice que volviendo a los inicios de este grupo de trabajo tiene una encomienda de trabajo, el decir que las personas que lo integran deben de hacer estudios que estimen oportunos y emitir propuestas para reducir el riesgo de bleve, si han descartado la válvula de alivio porque según sus ensayos no elimina el riesgo de bleves, pero si alguien ve que sería conveniente seguir por esta línea puede hacerlo. No está diciendo que AEGLP lo tenga que hacer, hay más asociaciones que también lo puede hacer.

D. Dulcé Díaz comienza diciendo que coincide bastante con lo dicho por el representante de AEGLP y están igual de interesados que ellos en que no se produzcan accidentes, porque se producen en sus vehículos y con sus conductores. Cree que trabajar sobre la reducción de un riesgo tan pequeño y gastar dinero, tiempo e investigación no lo acaba de entender, piensa que hay otros temas en los que se puede trabajar y más después de oír los pocos accidentes que ha habido en un período de tiempo tan largo.

D. Javier de Mauricio dice que coincide, casi por completo, con lo que se acaba de exponer. Hay que seguir estudiando los otros factores que ya se han mencionado y no cree que las válvulas de alivio vayan a tener efectos suficientes para evitar la bleve.

Aunque hay pocos accidentes de bleve, es el peor accidente que puede ocurrir, y hay que conocer su causa. Cree que hay cierta industria interesada en poder fabricar este tipo de pinturas, pero ni estas ni un buen revestimiento van a evitar estos accidentes siempre y cuando no tenga un grado de reflexión de la pintura extremadamente elevado, este tipo de pinturas existen en la industria aeroespacial. Es partidario que se siga estudiando este tema, cree que el revestimiento con la pintura no va a impedir que se produzca un bleve y que solo funcionaría con una protección al vacío, pero cree que es inviable.

D. José Luis Blanco quiere aclarar un par de cosas de los datos que dispone AEGPL, imagina que los presentes saben que hay dos tipos de bleve, el frío y el hot bleve, este último es el que se produce cuando hay una rotura del tanque que puede ser por un sobrellenado o por un accidente. De todas las bleves que se han producido en Europa en los últimos 50 años, el 94%, es decir 12 han sido fríos. La causa del de los Alfaques fue por un sobrellenado, si hubiera habido una válvula de alivio por donde hubiera salido el gas la presión se hubiera bajado a una más adecuada y no se hubiera llegado al bleve.

Hay que darse cuenta, como ya se ha dicho anteriormente, que el riesgo es mínimo, es decir hay que evaluar el concepto riesgo a la realidad de lo que puede suponer el efecto económico, que no es el más importante. Se está hablando de un 3, 5 % de incremento en cuanto al tema de las emisiones de CO₂. Hay que tener en cuenta muchos factores, pero nosotros estamos intentando buscar el mejor método para intentar disminuir el efecto del riesgo. Minimizarlo es una cosa, impedirlo es otra, y es para lo que se está investigando para que no se produzcan las bleves.

D^a Silvia García dice que si no hay más comentarios de los presentes, se va a continuar con los comentarios recibidos por la Asociación de Profesionales de Bomberos. No sabe decir si apoyan o rechazan el documento, pero claramente manifiestan tener un gran interés en este grupo de trabajo. Ellos sí que se sienten directamente afectados por estas trece bleves. No hay que olvidar que tanto el GNL como el GLP circulan más en España que en otros países y, por su trabajo, les supone un mayor riesgo para ellos. La perspectiva de tener cincuenta minutos para actuar con ciertas garantías antes de que se produzca una bleve es algo que les llama mucho la atención. Sin embargo señalan otros puntos que pueden ser alternativos o complementarios a las propuestas en este documento. Destacan que independientemente que la válvula no evite la bleve, porque



como se dice en el documento del TNO es que hay dos causas por las que se produce, una es sobrepresión y otra una debilitación del casco, pues que alguno de estos dos componentes de riesgo se redujesen. Por otra parte destacan todo lo que se refiere al depósito de combustible del vehículo tractor que es la fuente inicial de ignición que hay habitualmente. Lo primero que sucede es que se enciende el gasoil y luego se puede producir una bleve o no, ellos señalan esto como un punto importante que les gustaría reforzar, como también todo tipo de tubería y válvulas que están afectados a lo más mínimo. Aporta su punto de vista y tendremos en consideración todos los argumentos que se pueden hacer y se irán comentando los resultados según surjan.

D^a Silvia Garcia, continua con los documentos de la pasada Reunión Conjunta que, por falta de tiempo, no se pudieron ver y se han pasado a la agenda de esta reunión. Aunque ya se habló de ellos en su momento se van a volver a revisar brevemente y seguidamente se empezará con los documentos presentados para la reunión que se va a celebrar del 15 al 19 de septiembre.

DOCUMENTO 22. Presentado por Suecia. Se refiere a la inspección periódica de los cilindros individuales que son parte de un MEGCs. Simplemente pide que se confirme que se ha de ensayar cada cilindro por separado por elevado que sea su coste

DOCUMENTO INFORMAL 10. Propuesto por EIGA tiene relación con el Documento 22, proponen que se ensayen uno a uno los cilindros, pero que este ensayo se pueda hacer con métodos alternativos al método hidráulico.

D. Enrique Sánchez comenta que en principio la inspección de las botellas que forman parte de los vehículos de batería o de los contenedores de gas de elementos múltiples de siempre ha estado establecido en el ADR que es la conjunción del 6.8 con el 6.2, es decir, la inspección se tiene que hacer uno a uno de conformidad con lo establecido en la parte 6.2. Entonces, no ve la forma de hacer una inspección de botellas que estén unidas con una tubería colectora en su conjunto, además hay que verificar más cosas.

D^a Silvia García dice que Suecia lo que pide que en la Reunión Conjunta confirme esta interpretación. Cree que es un tipo de litigio que han tenido y la manera de resolverlo es que en la Reunión Conjunta interprete. Por lógica, sería difícil hacer los ensayos de otra manera, pero es un tema de costes que el hacer este ensayo vale un tercio que si los compras nuevos. Lógicamente habrá quien intente zafarse.

D^a Silvia Garcia, puntualiza que hasta aquí se han revisado los documentos que no se pudieron ver en la pasada Reunión Conjunta de marzo, a partir de este momento seguimos con los publicados para la reunión de septiembre.

DOCUMENTO 39. Presentado por el Secretariado. Propone actualizar las referencias a la legislación de la Unión Europea en materia de residuos, sustancias corrosivas, tóxicas y dañinas para el medio ambiente. Ha habido unos cambios de legislación en la Unión Europea y también advierten que la legislación todavía sigue vigente va a cambiar en junio del 2015. Lo que se quiere es cambiar todo lo antes dicho para introducirlo en el ADR 2017.

Para D. Jesús Soriano le parece muy positivo que en el texto del ADR/RID se haga mención a la normativa europea vigente de clasificación, en este caso, de residuos peligrosos. En este documento hay un link, es muy interesante porque se está actualizando la normativa de los criterios de clasificación de los residuos, al ser un tipo de mercancía que da pie a muchas dudas y a diferentes formas de clasificación. Este link se hace referencia a la página web de la Unión Europea donde se está planteando la modificación de los criterios de clasificación de residuos para hacerlos compatibles con el GHS

D. Enrique Sánchez dice que acaba de echar un vistazo rápidamente al documento y que en principio la reglamentación nuestra de residuos, la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados, recoge la referencia tanto al reglamento de sustancias antiguo como a el nuevo reglamento 1272/2008 sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, que ya está citado ahí y la clasificación que tiene de residuos, todo lo que afecta a tóxico, nocivo, corrosivo etc. está en conformidad con la antigua y la nueva clasificación y que se tienen que aplicar los criterios del reglamento nuestro, los del CLP, que dimanen del SGH.



No sabe los cambios que se quieren introducir pero en principio entiende que ahora mismo hay que aplicar esa reglamentación

D^a Silvia García aclara que es un cambio de la referencia

D^a Raquel Fernández dice que desde su Departamento han enviado comentarios por escrito en el cual se manifestaba la necesidad del cambio de referencias. En concreto en lo que se refiere al párrafo 5 de este documento donde se cita una serie de párrafos, 2.2.61, 1.14, 2.2.8.1.9. Ahí solo se citan las directivas antiguas de sustancias y de preparados, pero no se cita el CLP que actualmente está en vigor para sustancias y es de aplicación voluntaria para las mezclas. Es necesario que se introduzca la referencia al reglamento 1272/2008.

D^a Silvia García dice estos comentarios ya se han recibido por correo electrónico y que serán tenidos en cuenta.

D. Jesús Soriano comenta que GHS y el reglamento CLP de la Unión Europea son a los efectos normas vigentes para productos peligrosos. Los residuos peligrosos, a efectos legales no son estrictamente productos peligrosos donde se aplicaría directamente CLP y GHS. La clasificación de residuo peligroso debe indicarse en su documento correspondiente y en la carta de porte ADR ira una clasificación como mercancía peligrosa. Para clasificar la mercancía peligrosa el ADR, en determinados casos, dice que hay que tomar la clasificación de la mercancía considerada como residuo según la normativa vigente europea. Si cambia la normativa de residuos peligrosos de la UE, cambiarán los códigos LER, y automáticamente también tendrá que cambiar los criterios de clasificación del ADR/RID al tener que seguir el mismo criterio de la lista europea de residuos.

D. Enrique Sánchez comenta que ha observado que el ADR no hace referencia a la normativa europea. Lo que establece son unos criterios aplicable a los residuos dentro la parte 2, parte general de clasificación, y considera el residuo como si fuese una mezcla. Lo que se da es unas reglas para simplificarlo si no se conocen los componentes del residuo con detalle.

En principio a un residuo de mercancías peligrosas se le aplica los mismos criterios como si fuesen cualquier producto, es una mercancía.

D. Jesús Soriano dice que en la práctica los residuos no tienen etiquetas de CLP o de GHS ni de nada. En la práctica la generación de residuos peligrosos en las plantas químicas se hace a través de la normativa ambiental, que se puede encontrar en la nota 3 y en la que se cita las directivas para clasificación de residuos, es decir, el consejero de seguridad cuando tienen que clasificar en su carta de porte lo que va a recibir en su práctica es una clasificación que le ha pasado un técnico de medio ambiente y eso lo va a hacer siempre con la normativa ambiental española, Real Decreto de traslados de residuos, esa va a ser su única fuente. De ahí su importancia.

D. Enrique Sánchez cree que en principio está gestionando como consejero ayudando y apoyando y cuando se reciben los residuos, durante la fase de residuos, con las etiquetas de residuos y en el momento en que se va a transportar si ese residuo cumple los criterios de clasificación del ADR tiene un componente que sea mercancía peligrosa y efectivamente es mercancía peligrosa se le ponen las etiquetas de transporte de mercancía peligrosas. Incluyendo toda la parte de requisitos de envases homologados etc., etc. y en las cisternas pasa lo mismo, lo que ocurre es que existe una tendencia a que cuando es peligroso para el medio ambiente se le asigna a la clase 9 y se le pone el ONU 3082, que no es correcto si se da el caso de que si la mercancía corresponde clasificarla en otra clase. Esto se está haciendo y no solamente en empresas pequeñas también en grandes, que suelen tener una preocupación especial en hacer la clasificación según lo dicta el ADR.

D. José Antonio Rodríguez quiere completar la anterior intervención diciendo que el ADR no recoge una vinculación directa de residuo de mercancía peligrosa, sino que la hace de forma indirecta a través de la aplicación de diversos reglamentos. La Ley de Residuos lo que hace es indicar que, no en todos, pero si en la mayoría de las clasificaciones Código H se deben de aplicar estas normas. En la práctica el problema radica en que las especificaciones H se hacen y no hay una manera directa que indique el riesgo real que tiene ese residuo. Hay muchas discrepancias pero el problema está en la equivalencia. Piensa que sería muy importante asimilar los códigos H a las mercancías peligrosas sería importante, porque si no queda en el ámbito de indefinición, no hay una correlación directa.



D. Jesús Soriano pide el voto sea positivo a la propuesta y añade que es fundamental que esté la referencia a las normativas de residuos en el ADR y en el RID.

D^a Silvia García ve que todos los que han intervenido están de acuerdo en que la propuesta es positiva y con respecto al comentario que ha hecho el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad de enmendar los últimos puntos que propone el Secretariado también se apoyara.

DOCUMENTO 42. Presentando por España. Es una petición de una interpretación sobre si hay que aplicar marca de sobreembalaje y si a través del sobreembalaje se ve los números ONU, las etiquetas y todas las marcas sí o no. Esta propuesta se mandó como documento informal a la reunión del Libro Naranja, ya que el texto que describe esto en el ADR y RID no se corresponde con el mismo texto del Libro Naranja, que es algo más confuso y da menos margen de interpretación. En la reunión del Libro Naranja esto se discutió y se llegó a la conclusión de que no estaba claro y se nos solicitó que hiciéramos una nueva propuesta que se verá en la reunión de diciembre.

En la Reunión Conjunta se comentará la propuesta y se indicará que se quiere retirar hasta que no se resuelva esto en el Libro Naranja. Como este punto no se incluiría hasta el 2017 no entraría en los distintos modos de transporte, se va a esperar a saber lo que se decide en la próxima reunión para que se produzca un texto lo más claro posible y que sea fácil de adoptar por todos los modos de transportes.

D^a Rosa Beau dice que este tema es un problema porque se están imponiendo sanciones por este motivo. Cree que sería muy conveniente sacar unas líneas generales porque están habiendo sanciones cuando sí que se ven las etiquetas en la mercancía y no se pone sobreembalaje se sigue lo que está indicado en el ADR que siempre que se vean las marcas y etiquetas no hace falta poner sobreembalaje, pero se están poniendo sanciones por esto. La gustaría que se pudiera hacer algo para poder parar este tema.

D^a Silvia García con referencia a este tema señala que se han tenido varios conflictos con organismos y organizaciones. Como consecuencia de una consulta a la Comisión, la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre emitió un escrito, fechado en junio pasado, en el que se indicaba que no hay que poner marca de sobre embalaje si se puede ver el resto. En la reunión de la Comisión Permanente se recogió esta interpretación. Espera que no se den más problemas y por ello hay una propuesta para el libro Naranja con el fin de tener más claridad.

D. José Luis Rodríguez pregunta que si en este momento el criterio del Ministerio es que no hay que ponerlo. Porque lo que sí es cierto es que hay problemas.

D^a Silvia García dice que ese es el criterio y es consciente de que hay problemas. Y ha habido conflictos con otros países

D^a Rosa Beau pregunta si se puede intentar informar a quien esté vigilando e imponiendo sanciones.

D^a Silvia García dice que si se intentara informar para evitar las sanciones y también se puede recurrir una vez puestas.

DOCUMENTO 43. Presentado por España y Austria. En él se recoge una propuesta que ya se hizo en marzo sobre una modificación del punto 5.5.3 que es la que regula el transporte de sustancias refrigerantes. Fue la última propuesta que se presentó en la citada reunión y no hubo tiempo para su debate. Y de las cinco propuestas que se llevó solo se vio y se discutió la primera, se nos solicitó que volviéramos a presentar un documento con el resto de las propuestas, que es este.

En la primera propuesta se solicita que se separe la cabina del conductor de lo que es la carga, se indica que la ventilación no se requiere si está separada la cabina del conductor o si la cabina está aislada o refrigerada cuando es un camión frigorífico que ya de por si su interés es ser estanco y ser aislado, en todos los demás casos se pide que se ventilen los vehículos.

En el texto ya aprobado para el ADR 2015, viene una referencia a los vehículos refrigerantes del ATP, pedimos que esto se utilice como ejemplo pero no como obligación, porque vehículos que sirvan para transportar sustancias refrigeradas no necesariamente tienen que ser sustancias perecedoras y no necesariamente tienen



que tener la homologación de ATP. Entonces se introduce “por ejemplo”, pero no son ejemplos exclusivos por que las sustancias que deben de ir refrigerados no tiene sentido en un camión con la homologación de ATP. La siguiente propuesta solo afecta al RID. La cuarta propuesta es para solo marcar vehículos que no estén bien ventilados. La última propuesta está relacionada únicamente con el hielo seco. Todas las demás sustancias que afectan al apartado 5.5.3 cuando se transporta como carga están sujetas a la totalidad del ADR y estos requerimientos se aligeran en caso de que se utilicen para refrigerar. El caso del hielo seco es al revés no está sometido al ADR, pero cuando se utiliza para refrigerar está sometido al 5.5.3...La propuesta que hacemos es que en todo caso este sujeto al 5.5.3.ya sea como refrigerante o como carga. Lo que se pretende es abrir un debate al ser poco probable que tal y como está este punto se pueda aprobar, pero parece sensato presentarlo.

D. Jorge Mérida quiere reiterar que en la redacción del documento donde se habla de la buena ventilación de acuerdo con los porcentajes requeriría un monitor para poder garantizarla. Tal y como está redactado el documento la medición de estos porcentajes les resulta difícil. Sería interesante buscar una redacción alternativa y no tan técnica para esta propuesta.

D^a Silvia García recuerda que este documento está elaborado junto con Austria, y ha sido esta última quien ha redactado esa parte y añade que estaría dispuesta a poner otra redacción siempre que se proponga una redacción alternativa no tendría inconveniente en presentarla. En la propuesta presentada se dice que se mida, la idea es que poder hacer un cálculo estimativo con el volumen de la carga que se transporta y ver si se llega a los porcentajes o no. Se puede hacer un cálculo modelo y si se ve que está cercano al límite sería conveniente llevar un medidor para tener controlado los porcentajes.

DOCUMENTO 44. Propuesto por Bélgica y Holanda. Se refiere al informe sobre accidentes, está relacionado con otros documentos que ya se han visto en los que se analizaba si faltaban datos en estos informes y se pedían sugerencias sobre lo que podía faltar.

España en su momento ya dijo lo que creía que faltaba, al igual que también lo hicieron otros países. El origen de estos informes es recoger datos sobre los accidentes y ver si se repiten las causas de los mismos. Ahora parece razonable que los datos que se recogen en estos informes sirvan tanto con fines estadísticos como para sacar datos para hacer en su día un análisis de riesgo. En el documento piden una decisión de principio si estos datos se quieren aprovechar para más fines y en caso afirmativo hacen una serie de planteamientos de si se necesita un informe de accidentes en formato digital que sea interactivo para usuarios o si hay que cambiar los criterios de notificación, bajar el umbral de gravedad del accidente o pedir que la persona que rellena el informe tenga que juzgar la severidad del accidente o no, es decir toda una serie de comentarios.

D. Jesús Soriano piensa que en España la base de datos de estadística de accidentes es de las mejores de Europa. En España hay dos reservorios de estadísticas. La primera es la histórica que tiene su origen en directriz básica de riesgo químico del año 1996 y todos los años la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior publica en formato Excel una estadística muy completa. Anualmente se recogen sobre los 160 accidentes y una serie de campos que son los más importantes a la hora de categorizar la gravedad del accidente, si ha habido derrame o no, si ha habido evacuación, afección al medio ambiente, la cantidad de mercancía derramada. Cree que esto no existe en todos los países europeos.

El segundo reservorio es el de la Dirección General de Transportes Terrestres con los partes de los consejeros de seguridad. La propuesta que hace es que si se va a elegir algún tipo de modelo para compartir bases de datos que desde España se proponga la que tenemos aquí, donde se recogen todos los accidentes que correspondería con al que elabora la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior. Si sé que podrían describir unos criterios de reporte a la base de datos europea, tratando de evitar que todos los implicados en el transporte recojan un motón de datos que luego no sean de utilidad y solamente enviar aquellos datos que puedan ser útiles para la elaboración de la estadística. Se está acordando de la base de datos que hay a nivel europeo para los accidentes graves. En España la normativa de accidentes graves europea fija un modelo de incidentes, según las consecuencias, reportable a la Unión Europea sobre accidentes graves. Eso también podía tomarse como modelo, la Directiva que lo contempla es de los años 80 y en una base de datos a nivel europeo donde cada autoridad competente reporte los accidentes graves y los incidentes podría ser un modelo valido.



D^a Silvia García dice que España tiene una base de datos de accidentes desde hace años y por lo tanto es de los países que tiene más datos de Europa en el transporte por carretera. En cuanto a ferrocarril la base de datos existe es como la del resto de los países al estar elaborada según dicta la Unión Europea

DOCUMENTO 52. Presentado por el Secretariado y Francia. D^a Silvia García dice que España apoyará la primera de las opciones recogidas.

DOCUMENTO INFORMAL 13. Presentando por Alemania. Quiere tantear la posibilidad de que se acepte hacer los exámenes por medios electrónicos poniendo en el texto que se tomen todas las medidas necesarias para que no se pueda copiar electrónicamente.

La Dirección General de Tráfico nos ha enviado unos comentarios sobre este tema, no tiene objeción a que se modifiquen estos apartados para detallar que los exámenes, y no solamente los exámenes sino que también los equipos informáticos, las infraestructuras para la ejecución de las pruebas deben de estar bajo el control de la autoridad competente y que se tomen todas las medidas necesarias. Por lo tanto la Dirección General está de acuerdo.

A D. Jesús Soriano le parece razonable lo dicho por la DGT y la modificación que hay en el punto 1.8.3.10, aunque dice que en este punto se dicen cosas obvia cuando habla de que los equipos no se pueden interconectar y piensa que no lo ve para incorporarlo en un texto técnico como es en ADR. Es de suponer que el sistema informático está bajo la autoridad competente y no hay que explicar que en un examen no se puede copiar.

D^a Silvia García dice que el hecho de pretender hacerlo tan detallado es en respuesta a una serie de preguntas que se hicieron con ocasión de una propuesta por parte de Rusia que pretendía descentralizar la realización de los exámenes. Hay otras realidades que están ahí y que no hay que pensar solo en España o en Alemania esto va en la vía de que la realización de estos exámenes tenga la mayor garantía posible. Está de acuerdo en que el texto es muy extenso y que se fija en muchos detalles.

D. Enrique Sánchez dice que cuando se comentó este tema la última vez España estaba en contra de realizar los exámenes on line.

D^a. Silvia García lo que se les dijo en la Reunión Conjunta es no habría ningún problema en hacer el examen con medios telemáticos, pero lo de la formación a distancia tiene mucha connotaciones y enviar el examen por correo que no estaban de acuerdo.

DOCUMENTO INFORMAL 18. Presentado por Bélgica. Pide que se marquen con colores distintos las válvulas de purga y de seguridad, por si se quiere accionar una se acciona por error la otra, se puede producir accidentes importantes y proponen pintarlas de distintos colores y hacerlo de manera armonizada. Es una cosa sencilla y que apenas tiene coste económico y podía evitar algún tipo de accidente

D. Jesús Soriano dice que desde la experiencia de la industria química hay un código de pinturas para las tuberías y esto para la intervención de bomberos puede ser bastante útil. Añade que lo que Bélgica ha hecho ha sido describir un accidente que ha ocurrido con un producto bastante común. Lo argumenta bastante bien y parece bastante razonable. Hace referencia a los códigos de tuberías, parece sencillo.

D^a Silvia García dice que puede parecer sencillo pero ella no maneja este tema y no sabe si puede haber confusión a la hora de manejar la válvula correcta, es decir si se presta o no a confusión. Pregunta a los asistentes si ven la necesidad o no de tomar esta medida.

D. Enrique Sánchez dice que en gas en cisternas de GLP están marcadas las tuberías las de la fase líquida en rojo y en amarillo las tuberías de la fase gas.

DOCUMENTO INFORMAL 20. Presentado por (IDGCA). En la anterior Reunión Conjunta se aprobó introducir los contenedores para granel flexibles, sin embargo en la reunión del WP-15 el RID y el ADN no lo introdujeron en su reglamentación para el 2015 porque la Asociación se había comprometido a mandar una serie de ensayos para que corroboraran que existía una cierta estabilidad y que podían superar unos ensayos de



estabilidad que se les había solicitado, y como estos ensayos no llegaron no se introdujeron en el texto para el 2015. Lo que se pide en este documento informal es que se introduzcan para el 2017. Los textos y los ensayos no aparecen en el documento.

DOCUMENTO INFORMAL 28. Presentado por el Secretariado. Está relacionado con el documento informal anterior.

En este documento el Secretariado copia las actas del WP15 y de la reunión del ADN donde se habla de los contenedores para granel flexibles en donde se razonaron que no estaban conformes con ellos.

D. José Luis Mañas recuerda que en la reunión donde se habló de contenedores para granel flexibles hubo posiciones a favor y en contra. Él se manifestó en contra sobre todo si no se habían hecho los ensayos. Pregunta cómo están contemplados en el ADR, si lo están.

D^a Silvia García contesta que ni en el ADR 2013 hay ni en el ADR 2015 va a haber nada relacionado con estos contenedores para granel flexibles. No está permitido su uso y transporte para mercancías peligrosas. Sin embargo para el transporte marítimo se lleva años solicitando que se introduzca en el Código IMDG su uso, también para el ferrocarril. Y ellos quieren que se introduzcan para todos los modos de transportes de mercancías peligrosas

De momento la propuesta de introducir este tipo de contenedores flexibles a granel está aprobada dentro del Libro Naranja y el modo de transporte marítimo lo ha transpuesto, los demás modos de transportes no lo han transpuesto. En el modo aéreo es muy raro que se transponga, al ser volúmenes muy grandes y los demás modos de transporte, de momento, no han transpuesto nada.

A fecha de hoy no existe, se está hablando de transponerlo, pero de momento no hay nada en el ADR que haga referencia a este tipo de contenedores

D. José Luis Mañas pregunta que si en el Código IMDG han entrado para todos los productos o solo para unos pocos.

D^a Silvia García desconoce en profundidad como se ha transpuesto para el transporte marítimo pero en el Libro Naranja estos contenedores iban ligados a una serie de sustancias y de categorías y le parece razonable que la IMO haya copiado las sustancias y categorías, parecería lógico.

DOCUMENTO INFORMAL 21. Propuesto por el Secretariado Es una solicitud de un grupo de inspección de terceras partes que hacen inspecciones, no son autoridades competentes, sino que hacen inspecciones en nombre de las autoridades competentes.

D. Enrique Sánchez pregunta si son organismos de control, y D^a Silvia García dicen que solicitan poder asistir a las Reuniones conjuntas para poder hablar en ellas. Ha buscado y no ha encontrado información de ellos. Pregunta si alguien tiene conocimiento de este grupo. También sería interesante si el Ministerio de Industria, Energía y Turismo conoce alguna información de esta asociación no los comunicara.

DOCUMENTO INFORMAL 27. Propuesto por Bélgica. Retoma una propuesta informal del mes de marzo, que no se pudo ver por falta de tiempo. Lo que se plantea es que hay que hacer con los recipientes a presión para las pistolas de paintball. Lo que se quiere saber es si los recipientes a presión de estas pistolas deben de estar o no sometidos al ADR y por otra parte a que normativa europea se tienen que someter. Quieren saber los que opinan los países que asisten a la reunión sobre los requerimientos que deben tener. No hay que olvidar que estos recipientes a presión están manipulados en unas situaciones muy activas, en las que las personas mientras que utiliza las pistolas no prestan ningún cuidado a este recipiente que están sometidos a muchas cargas y descargas. También en el documento se dice que cuando se transportan en vacío no están sometidos al ADR, pero si se transportan llenos si deben de estar sometidos a él.

D. Enrique Sánchez comenta que si únicamente se considera el riesgo de presión, hay una reglamentación que va junto con una directiva en donde dice que si la presión que va dentro de ese equipo es superior a 0,5 bares estaría dentro de la directiva. Si el recipiente tiene un volumen pequeño estaría dentro de la categoría baja o



fuera una la categoría y no se aplicaría. Normativa existe, pero cree que nunca estaría dentro del ADR al no ser un recipiente de transporte. Los únicos que están son los aerosoles.

D^a Silvia García le informa que hay más. Ellos mismos lo indican ya que exponen que hay aparatos de respiración y que los cilindros que se fabrican para acoplarlos a los aparatos están incluidos en el ADR. No dicen que quieren que esté en el ADR. El fin que persiguen los belgas con este documento es que se clarifique si está o no dentro del ADR. Entienden que en algún sitio debe de estar regulado. La Directiva de equipos a presión para recipientes inferiores a 1 litro no se aplicaría.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si esto no debería de estar calificado como arma, al disparar .D^a Silvia cree que no, pero que desconoce el mundo de las armas. D. Antonio Moral aclara que no se le puede clasificar como un arma.

D. José Luis Paños dice que en el punto 2.2 de gases recoge recipientes de reducida capacidad, piensa que su sitio puede incluirse es este, si cumple las condiciones de presión y volumen.

D^a Silvia García comenta que estudiara esta posibilidad. Recuerda que este documento solicita opiniones pero en él no hay ninguna propuesta concreta

D. Jorge Mérida quiere hablar de un documento de Alemania sobre sacar fuera de servicio a cisternas de gases fabricadas antes del 1 de octubre 1978 y no lo ha visto en la lista. D^a Silvia le informa que ese documento ya se vio en la reunión anterior y se aprobó con una serie de modificaciones. Le recomienda que consulte la web de Naciones Unidas donde se pueden encontrar el acta de la reunión donde puede encontrar todas las decisiones que se tomaron en la reunión.

Punto 4.- Interpretación del término expedidor RD 97/2014

D^a Silvia García comenta que a la Dirección General de Transportes Terrestre le llegó una consulta sobre la interpretación del término expedidor. A continuación pasa a leer la contestación de la citada Dirección General que se va a incluir como un anexo a esta acta para todo aquel que le pueda interesar y consultar.

D. José Antonio Rodríguez dice que en base a esta interpretación y en base a la otra interpretación que hizo el Director General con respecto a las responsabilidades que se habla en el punto 3.2 , al leer les surgen varias preguntas sobre quién es el expedidor, quién el descargador, quien el responsable de hacer la carga, etc.,

D^a Silvia García dice que no puede hacer otra interpretación sobre este tema que la que se encuentra en el escrito de la Dirección General de Transporte Terrestre y es la que se tiene que aplicar. Puede haber otras posibles soluciones, pero es la interpretación que se ha dado.

D. Enrique Sánchez dice que entiende de acuerdo con la contestación que ha dado la citada Dirección General que se ajusta a la normativa establecida.

D. José Luis Rodríguez. Dice que se está hablando en un ámbito de una legislación de mercancías peligrosas específica, con intervinientes específicos y que la propia normativa de transporte ya traslada la equivalencia, que el expedidor es el descargador y el cargador es el expedidor.

D^a Silvia García dice que el expedidor viene definido en el Real Decreto 97/2014 y esta aclaración lo único que dice es que se tome como expedidor al que viene definido al principio del Real Decreto.

D. José Paños cree que el Real Decreto deja claro quién es el expedidor y la responsabilidad del cargador es la colocación y estiba de la carga. Si son empresas diferentes cada una tendrá su responsabilidad, pero la responsabilidad como expedidor y confección de la documentación le corresponde a quien entrega la carga independientemente de que se esté hablando de una tercera empresa que sea una cargadora.

D. Antonio Gómez entiende que la definición de expedidor no ha cambiado en el Real Decreto 97/2014 con respecto a lo anterior y que si el expedidor según el artículo 3 es la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el transporte, habría que ver ahora si ese transporte es público o privado complementario. El transporte privado complementario según el artículo 102 de la LOTT no puede facturar por el transporte, por lo



tanto el transporte que realiza una empresa que no es transportista, sino que tiene vehículos como complemento a su actividad si transporta mercancías peligrosas tiene que ser expedidor. Sin embargo si el transporte es público el expedidor es quien le contrata.

D^a Silvia García dice que en este punto únicamente pretendía dar a conocer el escrito de la Dirección General de Transporte Terrestre sobre este tema y lamenta que no pueda haber nadie de la citada Dirección General para dar su postura sobre este tema. Informa que este documento se mandara por correo electrónico a todos los miembros de esta Subcomisión al finalizar esta reunión.

D. José Luis Rodríguez dice que el problema de esta interpretación no es la interpretación en si misma sino que el origen de este escrito era determinar quién era el responsable de la carga y al final se han limitado a decir lo que ya se sabía. Si se dice en la interpretación del Departamento que la responsabilidad es del expedidor, a ¿qué expedidor se está refiriendo, al de mercancía peligrosa o al del mercancía en general? Detrás de esto hay una información complementaria que es la que no se ha contemplado.

Punto 5.- Propuesta relativa a mezcla etanol-gasolina.

D^a Silvia García habla de la reunión anterior del WP-15 de mayo había un documento formal presentado por Francia propuesta relativa a la mezcla de etanol y gasolina y un documento informal que sobre él, advirtiendo sobre los riesgos que tenía el no indicar que esta mezcla tenía etanol con respecto a la extinción de incendios y se quedó de que se informaría como había quedado el tema. Puede decir que se este tema ha quedado en un empate técnico, que cada país consulte con su servicio de extinción de incendios si tiene o no trascendencia. Ni Francia ni otro país han enviado una nueva propuesta. Es decir las mezclas de etanol y gasolina siguen como estaban.

Punto 6.- Asuntos varios

D^a Silvia García explica que se ha empezado a mandar la información de las Subcomisiones a través del buzón que tenemos que es el que se utiliza para enviar la información a todas personas interesadas sobre el transporte de mercancías peligrosas, y en breve se mandara un correo electrónico para que los presentes lo remitan a aquellos que crean que les puede ser útil esta información. Con las instrucciones para poder ser dado de alta para los que pueda ser útil este servicio de información. Ya hay seiscientas personas que se han dado de alta incluyendo más de cien Guardias Civiles. Piensa que es interesante que la información se difunda lo más posible. Lo que se mandaría por este servicio de información serán asuntos que ya estén resuelto y publicados en el BOE o en otros boletines oficiales.

D. Enrique Sánchez quiere preguntar sobre un texto del ADR que es el que define las actividades que le afectan al consejero: embalado, carga, descarga y transporte. Pregunta que si el embalado, al ser una palabra traducida está incluido también el envasado.

D: Silvia Garcia dice que para contestarle correctamente tendría que consultar las distintas versiones del ADR

D. Enrique Sánchez dice que como este tema no está recogido en la ONU es un tema exclusivo para el ADR, no hay un texto donde ONU hay puesto envase/embalaje solamente se habla de embalado. Normalmente embalado en todos los idiomas, francés e inglés, se refiere a ambas cosas. No es lo mismo tratar al envasador/embalador las dos operaciones o solamente al embalador, que es él puede preparar un sobreembalaje.

D^a Silvia García dice que lo estudiara para poder darle una respuesta.

D. Jesús Soriano opina que en las funciones del consejero de seguridad implica el llenado de un recipiente y el embalaje como una operación más compleja en la cual se agrega una serie de envases y es aquí donde el consejero de seguridad es necesario, cuando se rellena un recipiente no cree que se esté hablando de transporte. Cuando se hacen operaciones para que los envases estén preparados correctamente para su transporte es cuando entra el consejero de seguridad.



D. Enrique Sánchez está de acuerdo con lo antes dicho porque en nuestro idioma se puede diferenciar claramente el embalado y el envasado, y de hecho en la traducción del ADR, sobre todo en la parte de envases, a la hora de hacer la traducción se tuvo cuidado para que cuando se hablaba de un envase era envasado mientras que cuando se hablaba de un bulto era embalaje. Pero en la terminología inglesa y francesa se utiliza el mismo término y es en función del sentido de la frase cuando se sabe si se refiere a un envasado o a un embalaje. En la operación de embalaje existen criterios del ADR tanto para el envasado como para el embalado por tanto existen criterios de seguridad, por tanto grado de llenado de los envases, entonces el consejero debe de intervenir y verificar que se está haciendo correctamente.

Punto 7.- Fecha de la siguiente reunión.

D^a Silvia García dice que la fecha de la siguiente reunión será el 29 de octubre, al ser la semana siguiente la reunión del WP15. Se confirmará la fecha a través del correo electrónico.

D^a Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 13:00 horas, del día doce de marzo de dos mil catorce.

Madrid, 10 de Septiembre de 2014.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

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

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



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTE
TERRESTRE

O F I C I O

S/REF.

N/REF. 12Pe/MB/FC

FECHA Madrid, 11 de junio de 2014

ASUNTO *Consulta sobre el artículo 37.2 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas en territorio español.*

D. José Antonio Rodríguez Gil
Carretera N-I, km 245
Edificio CTB
09192 – BURGOS

En contestación a su escrito de 6 de mayo de 2014, de fecha de entrada en este Ministerio 12 de mayo, se informa lo siguiente:

1. El artículo 37.2 del Real Decreto 97/2013 utiliza el término “expedidor” en el sentido de la definición recogida en el artículo 3.d), es decir es la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte.
2. La obligación de designar consejero de seguridad es de la empresa que realiza la carga o descarga de las mercancías.

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE ORDENACIÓN Y NORMATIVA
DE TRANSPORTE TERRESTRE

Emilio Sidera Leal