



ACTA DE LA REUNIÓN DE 31 DE OCTUBRE DE 2013  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidenta:

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

Asisten:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D. José Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Iñigo Elorza Cavengt, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D<sup>a</sup> Carmen Pérez Rodríguez, del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Miguel Raimundo López de la Vieja Díaz de Mesa, del Ministerio de Defensa

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior.

D<sup>a</sup>. Victoria Aceña Moreno, del Consejo de Seguridad Nuclear

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 31 de octubre de 2013, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.**

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión, y al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

D. Jesús Soriano matiza que, con respecto al punto del orden del día relacionado indicado como estudio sobre lavaderos de cisternas, que más que un estudio lo calificaría como los resultados de una encuesta en relación con los lavaderos de cisternas.

**Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la anterior reunión.**

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 10 de septiembre de 2013, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Al no haber objeción, queda aprobada la citada Acta.

**Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión del Grupo de Trabajo de Transportes de Mercancías Peligrosas WP15 que se va a celebrar en Ginebra del 4 al 8 de noviembre.**

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum informa a los asistentes a la reunión de la Subcomisión que del 4 al 8 se va a celebrar la reunión del Grupo de Trabajo de transportes de mercancías peligrosas WP15, en Ginebra, y para ella se han presentado una serie de propuestas.

En este punto se van a revisar los documentos del 6 al 20



D<sup>a</sup> Ainhoa Larroya Molero, de la Diputación General de Aragón.

D. Juan Martínez López-Doriga, del Gobierno de Cantabria.

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

D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

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

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

D. Ramón González Eguren, de MAXAM CORP

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D<sup>a</sup> Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER.

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE.

D<sup>a</sup> Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

D. Jesús Roberto Villaseca Gómez, de CONSESUR.

D. Oscar Echegoyen, de AEGIC.

D. Antonio Garcia Gimeno, de AEGIC.

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL PETROLEO,S.A.

D. Francisco Pérez Nuevo, de AEGIC

D. Esteban González Maestre, de REPSOL PETROLEO, S.A:

D. Arturo González Cobaleda, de AECSE.

D. Jaume Brau Estrada, de ACFAE

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

y los documentos informales del 3 al 12 para que los presentes puedan hacer los comentarios que estimen oportunos y estos se puedan tener en cuenta en la citada reunión.

De los documentos presentados, hasta la fecha, se hicieron los siguientes comentarios:

DOCUMENTO 7. Presentado por la asociación CLCCR, trata sobre las conexiones eléctricas que se pueden realizar entre la cabeza tractora y el remolque y solicita que se pueda añadir una norma ISO más dentro de las permitidas en el punto 9.2.2.6.3 para realizar una toma eléctrica más que permita alimentar a carretillas eléctricas que requiere un voltaje más alto y una alimentación de intensidad de la corriente de 50 amperios

D. Iñigo Elorza quiere hacer un comentario sobre las instalaciones eléctricas de tipo general. Tiene noticias que se están instalando en los vehículos algunos elementos auxiliares, bombas, ventiladores, etc y recuerda que todos ellos deben de cumplir lo dispuesto en el ADR y que un organismo de control autorizado lo debe verificar, inclusive que cumplan todas las normas ISO de protección; si no se cumplen tendrían que rechazar el vehículo.

D. Eduardo Gómez comenta que efectivamente se han detectado cisternas que han modificado su instalación eléctrica añadiendo algún tipo aspiración de fluido, bomba, etc Comenta que cuando se realizan estas modificaciones no es necesario revisar todo el certificado al completo, hay que recordar que en el ADR 2013 se introduce el punto 9.2.4 que dice que cuando hay una modificación habrá una inspección solo para esa modificación.

Después de este comentario D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum indica que por favor los comentarios se ciñan a los documentos

DOCUMENTO 9, presentado por el Reino Unido. Relacionado con los carnets de transporte de mercancías peligrosas, hace unos meses se solicitó que todos los países enviaran los modelos de estos documentos a la Secretaría del WP15 para que la autoridad competente de cada país poder conocer los distintos modelos de las otras autoridades para saber si los certificados que se presenten son válidos o no. Se acordó y se recogió en el acta de la reunión anterior que el Secretariado iba a requerir a los países el envío de estos documentos. España ha enviado el suyo junto con todos los modelos que hasta la fecha estaban vigentes, para su inclusión en la base de datos. Sin embargo hay países que, aunque son firmantes del ADR no participan regularmente en las reuniones ni se leen las notificaciones del secretariado. Lo que se pretende con este documento es incluir en el texto del ADR la obligatoriedad de las partes contratantes, es decir de las autoridades competentes, de enviar estos certificados del ADR en vigor.



D. Juan Sánchez, de ANFOPEN

D. Jeremías Paladinez, TCP

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

D<sup>a</sup> Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento.

D. José Antonio Delgado-Echagüe Sell, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D<sup>a</sup> Pilar López Ferrando, del Ministerio del Interior.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Cristina Jiménez Padilla, de la Generalitat de Cataluña.

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL Petróleo.

D. Antonio Tascón, de HENKER IBERICA,S.A.

Secretaria:

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

D. Luis Martínez quería saber qué sentido tiene la citada base de datos, si esta es solo con imágenes, ya que en el documento que se hacía referencia se decía que no se iban a pasar las medidas de seguridad de los documentos. No se sabe si el documento cumple el ADR de cara a la inspección, ni tampoco las medidas de seguridad que se tienen que buscar en él. Quiere saber si los países, no de forma pública, van a informar de tales medidas a la Secretaría.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que en la reunión anterior del ADR se pidió enviar una imagen de los certificados junto con los requisitos de seguridad, los países los mandaron como documentos informales, que hoy en día no son visibles al público por miedo a que se puedan falsificar. Estos requisitos van a estar disponibles para las autoridades competentes, en principio a nivel estatal; pero que si por alguna circunstancia una Comunidad Autónoma fueran necesarias conocer dichas medidas se podrían enviar, previa solicitud. Añade que tiene pensado proponer a esta propuesta varios cambios editoriales.

D. Eduardo Gómez cree que a quién va a afectar más es a la Dirección General de Tráfico y no tanto a la inspección del transporte, al ser la DGT la encargada de verificar su autenticidad y sería interesante que desde la DGT las solicitaran oficialmente para que las puedan tener la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Indica que él va representar a España en esta reunión y cree conveniente intervenir indicando que se haga lo mismo con los consejeros de seguridad, es decir, que se cree otra base de datos. En la Dirección General de Transportes Terrestres tienen problemas con la autenticidad de los documentos de los consejeros de seguridad, ya que muchas empresas nombran consejeros de seguridad extranjeros y no saben si el documento de su titulación es válido o no y hay que consultar con el país donde se ha expedido el documento.

D. José Luis Chica está de acuerdo con que poder tener las citadas medidas de seguridad sería muy ventajoso para ellos.

D. Silvia García informa que hace unos meses ya se mandaron las medidas de seguridad y lo que no se ha hecho aún ha sido solicitar que se envíen a España las medidas de seguridad de los demás países que integran el ADR.

D. Manuel Moreno apunta que las mismas funciones que tiene la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en vías interurbanas, la policía local las tiene en las vías urbanas, sin olvidar a las policías autonómicas. Es decir, que todos los cuerpos de seguridad del Estado, autonómicos y, locales deben de tener conocimiento de estas medidas de seguridad.

D<sup>a</sup> Silvia García está de acuerdo con lo dicho por el representante del Ayuntamiento de Madrid y añade que todos los cuerpos de seguridad tanto autonómicos como locales que soliciten formalmente estos datos se les enviarán; enviarlos sistemáticamente a todos es difícil debido al elevado número de municipios y a la imposibilidad de conocer todas las direcciones.



DOCUMENTO 10. Presentado por España y Suecia, es una propuesta relativa a la formación de conductores, es un tema editorial que repasa el texto de la sección 8.2.1.4 que hace referencia a las disposiciones especiales S11 y S12. Esta propuesta elimina parte del texto que hacen referencia a las MEMUS y a las disposiciones especiales S11 y S-12. También en el documento se razona y justifica el texto que se propone eliminar. Recuerda que pretende ser un cambio editorial, si alguien detectara que no es así rogaría que se lo hicieran llegar.

D. Ramón González Eguren recuerda que en España no se pueden utilizar los MEMUS, aunque si circular. El texto le parece correcto y adecuado.

D. Iñigo Elorza también dice que en España no se puede utilizar los MEMUS por estar terminantemente prohibido, según lo dispone el Reglamento de Explosivos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la razón por la que se quiere eliminar parte del texto relativo a los MEMUS es porque ya aparecen en otra parte de la reglamentación. Indica que esta propuesta no pretende cambiar nada con respecto a las MEMUS

DOCUMENTO 11, presentado por Rumania. El documento se refiere a la distinta terminología empleada en la versión inglesa y francesa del ADR-2013, observan que hay palabras que no se traducen de la misma manera en los dos idiomas y hacen una propuesta de unificar los términos. Es un tema únicamente editorial.

D. Eduardo Gómez dice que hay dos propuestas, 1 y 2, y él se inclina por la segunda propuesta, en el informe de la Unión Europea también se decanta por la misma propuesta.

DOCUMENTO 12, presentado por Alemania. Se refiere a la protección trasera de los vehículos. En la reunión anterior se presentó un documento al respecto, anticipando la entrega de un documento completo sobre un estudio que se hecho en Alemania de impactos en la parte trasera de vehículos de mercancías peligrosas. El documento básicamente viene a aclarar algunas de las cuestiones planteadas en la reunión de Ginebra de mayo.

El documento informal 9 está relacionado con este documento. Este documento está presentado por la IRU.y básicamente dice que no está de acuerdo con el presentado por Alemania.

Volviendo al Documento 12, en la reunión pasada del WP15 se expusieron los comentarios surgidos de esta Subcomisión, la postura de España fue escéptica al citado documento.

D. Iñigo Elorza recuerda que en lugar de poner una protección trasera, se propuso un aumento de espesor en el fondo, aumentando así la protección trasera, haciendo así innecesaria la citada protección. Piensa que sería interesante que los transportistas y los fabricantes de cisternas hicieran llegar al Ministerio su posición con respecto a este tema; hasta ahora no se ha recibido una posición clara.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ASFARES, que hoy ha excusado su asistencia y que sí tenía algún comentario, lo harían por escrito. Recuerda que en la reunión anterior su representante no estaba de acuerdo con este tema.

En la reunión última del WP15 al tratar de este punto, España expuso su posición que era el aumento de espesor en la parte trasera, al igual que varios países más expusieron otros problemas, pero el problema de base es que este estudio está hecho con una energía de impacto que han decidido ellos que es la adecuada, pero que a los demás países no les parece tan adecuada. Piensa que es un estudio complicado y complejo y que todavía puede dar lugar a más trabajo en un futuro.

D. Javier de Mauricio recuerda que en principio estaba de acuerdo con la postura defendida por D. Iñigo Elorza, pero piensa que hay que tener mucho cuidado en aumentar el espesor del fondo porque también hay que aumentarlo en el resto de la cisterna y tampoco cree que se pueda comparar con las cisternas utilizadas para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Solicita datos más concretos.

D<sup>a</sup> Silvia García indica a D. Javier de Mauricio que en el Documento Informal 5, viene el estudio detallado con todos los valores utilizados y en el Documento Informal 9 de la IRU también está relacionado con este tema.



Piensa que en este punto la posición que debe de seguir llevando España debe de ser cauta e intentar analizar este tema con más profundidad con más opciones y con más datos. Se ha presentado una opción amparada con un estudio en profundidad, pero se pueden presentar más opciones.

D Eduardo Gómez comenta que en el documento no hay una propuesta como tal, es una exposición de situación, es un documento abierto y no cree que vaya a haber ninguna votación.

Dª Silvia García contesta que en principio tampoco cree que vaya a haber votación, pero puede plantearse una discusión interesante. En Documento Informal 5 tampoco tiene ninguna propuesta concreta, solamente solicitan que se discuta en el WP-15.

DOCUMENTO 13, presentado por Suecia. Se refiere al equipo eléctrico colocado en los semirremolque. Solicitan poner una batería eléctrica en el semirremolque y no llevarla desconectada; en este momento no le permite el ADR llevarla conectada. Ellos quieren llevarla conectada para poder alimentar un sistema antirrobo, un sistema de localización por gps, por ejemplo. Propone modificar el punto 9.2.2.3.2.

D. Javier de Mauricio añade que en el documento también preguntan si se puede instalar en los vehículos EX III. Manifiesta sus dudas sobre este punto y de cómo se instalarían estas baterías en el semirremolque y se pregunta cómo se controlaría; sin olvidar que tendrían que cumplir con lo dispuesto en el capítulo 9.

Dª Silvia García dice que la referencia que se hace en el escrito a los vehículos EX III simplemente es que se incluye las palabras para las cuales se necesita una aprobación para el acuerdo 9.1.2. Pregunta a los representantes de las empresas de explosivos si desean hacer algún comentario, no hacen ninguno.

D Iñigo Elorza piensa que sería interesante mandar este documento a D. Pablo Ibáñez del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, Dª Silvia García contesta que ya se le ha enviado y ha contestado que no tiene observaciones al respecto.

DOCUMENTO 14, presentado por Suiza. Propone incluir una cláusula transitoria para todos los carnets de ADR emitidos antes del 1 enero del 2015. En la reunión anterior del WP 15, cuando se analizaron todos los modelos de los carnets de los distintos países, se vio que habían hecho unos modelos que no estaban de acuerdo con los requisitos que marca el ADR, España si los cumple. Los países que desde el 1 de enero del 2013 que ya han empezado a emitir estos carnets, en la reunión fue en mayo se observó este caso y Suiza hace esta propuesta para que los carnets sean válidos y los países que los emiten puedan corregir sus defectos.

España también va a proponer que todos los carnets anteriores a esta fecha que estén vigentes sigan siendo válidos hasta que caduquen, que la cláusula transitoria también incluya esta circunstancia.

DOCUMENTO 15, presentado por Suiza. Se refiere a la disposición especial S12, no va exactamente ligado al Documento 8, pero que incide sobre el mismo tema. Plantean una formación específica para la Clase 7 que vaya más allá de lo que vendría en la disposición especial S12. A Suiza no le parece suficiente la formación que propone la citada disposición, que debe de ir certificada por el empresario y propone otra formación que en el documento no queda muy clara como tiene que ser.

D. Victoria Aceña añade que a esta Comisión ya se le ha mandado por escrito un comentario sobre esta propuesta. A Suiza no le gusta mucho la idea de que el empresario tenga que emitir el certificado e formación y se fundamentan en una frase del punto 8.2.1.2, donde se habla de una formación básica restringida que no está definida, que la quieren aplicar a las disposiciones especiales S11 y S12 pero que no está definida. Si lo que quiere Suiza es a la S12 no dejarla sin formación básica y darla una formación básica restringida que especifique que formación quiere dar. Este documento también plantea la posibilidad de extender esta formación específica a todas las materias radiactivas. Y la quieren aplicar a la S11, que no habla de formación básica, sino de la especialización. Hay una mezcla que no se entienden muy bien. Habrá que escucharlos en la reunión por si aclaran este tema algo más que lo hay en el documento.

En un principio, el Consejo de Seguridad Nuclear está abierto a otras propuestas respecto de la disposición especial 12, pero indica que esta propuesta tiene pocos detalles.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que Suiza en su normativa nacional está perfectamente definida y lo que intentan es trasladar su normativa nacional.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña también indica que desde el CSN están elaborando una instrucción de seguridad encaminada a indicar la formación que deben de impartir los titulares que especifique lo que exige el ADR para todos aquellos que trabajen con material radiactivo, incluyendo un temario mínimo que contenga temas tanto especiales como generales de este campo. No hay que autorizarlas, pero si en las inspecciones se va a ver si se está dando o no.

D. Eduardo Gómez recuerda que en este documento hay dos propuestas, y pregunta si hay que decantarse por una de ellas cual sería la más acertada, D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que son dos propuestas distintas, pero que lo que sería imprescindible saber es la definición de la formación básica restringida. Tampoco entiende la posibilidad de poder incluir al resto de las materias radiactivas, cuando se está hablando de unos números ONU determinados y en unas condiciones determinadas.

DOCUMENTO 17, presentado por Suiza. Está relacionado con otro documento de la reunión anterior. Indica una contradicción que existe entre la obligación de llevar código de túneles si llevas un panel naranja o tener en la tabla A marcado la rayita diciendo que no tienes código de túnel. Proponen incluir un texto en el punto 1.9.5.3.6 para resolver esta contradicción, en principio parece positivo.

En España no le afecta demasiado, pero sí a los transportistas españoles que realicen transportes Internacionales.

El párrafo propuesto para su inclusión en el ADR parece que es excesivamente largo y difícil de comprender. En francés tiene un punto en medio que no tiene en inglés. Y sería aconsejable ponerlo también en inglés porque sino no hay quien lo entienda.

D. Eduardo Gómez está de acuerdo con D<sup>a</sup> Silvia García en lo anteriormente expuesto. También piensa que el texto en francés es más legible que el texto en inglés, es una de las observaciones que tiene previsto decir nuestra delegación.

Para él éste no es un tema excesivamente grave. Actualmente las restricciones en túneles se aplican a los vehículos que llevan panel naranja y a los que vayan con más de 8 toneladas en cantidad limitada, los de categoría E. El problema es que hay materias que en el código de restricción al túnel ponen una rayita, significa que no tienen ningún tipo de restricción. La propuesta es que si se pone rayita a pesar de llevar el panel naranja no es de aplicación.

En España no va haber problemas. El criterio es que si llevas panel naranja, independientemente de la materia, te afecta la restricción al túnel que este señalizado con la prohibición. La prohibición va ligada al panel naranja, no a la categoría del túnel.

DOCUMENTO 18, presentado por Francia y Suiza. Proponen que en caso de que se quiten la cabeza tractora del semirremolque exista la posibilidad de que lo que quede en el remolque no se corresponda con el panel naranja y proponen que siempre tenga que llevar el panel que se corresponda con el mayor.

D. Eduardo Gómez explica que esto afecta a las cisternas compartimentadas con combustibles, que solo hay que llevar el panel naranja del combustible más peligroso. Desde el 2013 es obligado que cuando se separe la cabeza tractora del semirremolque el panel naranja trasero tiene que seguir en su sitio en el semirremolque, se puede dar la paradoja de que una cisterna compartimentada que haya llevado gasolinas y gasóleos pueda haber vaciados los compartimentos de gasolina y solo lleve gasóleo y sigues con el panel naranja. La propuesta es que se cambie el panel naranja de la gasolina por el del gasóleo, es decir que indique siempre la mercancía que transporta y que has dejado en el semirremolque.

D. Javier de Mauricio ve un problema con esta propuesta, efectivamente no hay gasolina pero el depósito que la contenía no está limpio, y esto es lo peor. Cree que es mucho más peligrosa la cisterna sin limpiar de



gasolina, con los vapores acumulados y esto es un problema que no se puede olvidar. A su parecer va a tener que seguir llevando el panel naranja de la gasolina.

D<sup>a</sup> Silvia García cree la intención de este documento es para la actuación en caso de emergencias y claramente cuando quede un residuo sin limpiar en la cisterna para la actuación en caso de emergencia no es lo prioritario.

D. Arturo García piensa que se refiere en el caso de un tren de carretera en el que se tiene un rígido con gasolina con un remolque cisterna que lleva gasóleo del tal forma que la unidad tiene que llevar el panel naranja de la gasolina y cuando se desenganche el remolque sigue llevando el panel naranja correspondiente a la gasolina. Piensa que se refiere a ello. En cuanto al tema de los vapores, una vez que se ha descargado el producto sigue existiendo el riesgo y hay que seguir marcando la mercancía que contenía.

D. Eduardo Gómez dice que en la propuesta no hace una diferencia habla de una unidad de transporte constituida de un vehículo cisterna cargada con gasolina, gasóleo, etc ,el documento abarca un escenario más amplio del que se está planteando. Esta de acuerdo en que las cisternas, cuando se separen de la unidad de transporte, lleven marcadas la mercancía que lleva. Si se cree oportuno, puede hacer un comentario en este sentido en la reunión. Y también se puede recordar el peligro que tienen los vapores de la gasolina, el gasóleo...que son los que arden.

D. Enrique Sánchez al leer el documento lo ha interpretado al igual que D. Arturo García, pero existe otra posibilidad, que se señalicen todos los compartimentos de la cisterna quedando claro que lleva cada uno.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que leyendo el texto detenidamente cree que tanto D. Arturo García como D. Enrique Sánchez tienen razón, y que se refiere cuando en el semirremolque solo quede gasóleo.

D. Eduardo Gómez está de acuerdo con D. Enrique Sánchez y Arturo Fernández en lo que han dicho, porque así lo dice en la introducción del documento, pero en el documento se dice que en el caso de las cisternas, estas deberán llevar el panel naranja que se corresponde con la mercancía que contienen.

D. Enrique Sánchez recuerda que en este caso lo que se tiene que aplicar, porque es la única excepción que tiene el ADR de sustituir los distintos productos que puede llevarse por el más peligroso. Cuando se deja el semirremolque o cuando se deje un remolque habría que señalar todos los compartimentos si llevan gasóleo o gasolina y si lleva un depósito vacío habría que señalarlo si ha llevado gasolina.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que todos están de acuerdo que la propuesta es buena, pero no su redacción. Aún apoyando el sentido de la propuesta habrá que intentar que se cambie la redacción.

Una vez concluida la revisión de los documentos formales se pasa a estudiar los documentos informales publicados hasta la fecha:

DOCUMENTO INFORMAL 4 es un documento presentado por una serie de grandes asociaciones de empresas europeas que presentan una guía de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas en carretera. Recomienda a todos que se bajen el documento desde el enlace que se indica, en este documento se puede encontrar el link y el pdf. Se refiere aquí a seguridad desde el punto de vista security, es decir, métodos antirrobo, protección etc. Le parece un documento interesante y útil para los transportistas y recomienda a las asociaciones presentes distribuirlos entre sus asociados.

D Jesús Soriano informa que este documento tiene fecha de junio del 2013 y es la actualización de un documento previo que se elaboró con el liderazgo del Consejo Europeo de Industria Química cuando apareció el capítulo 1.10 del ADR y se alcanzó un consenso entre el sector químico, transportistas y distribuidores de productos químicos.

DOCUMENTO INFORMAL 5, ya se ha revisado porque está ligado al documento 12, referido a la protección trasera de los vehículos.

DOCUMENTO INFORMAL 6, presentado la Unión Europea que básicamente pide información sobre cómo se interpreta el punto 1.1.3.1 C en los distintos países. Este punto se refiere a las exenciones relativas al



transporte accesorio a la actividad principal. Hacen toda una serie de preguntas sobre este tema. Desde la Comisión se han preparado unas respuestas que comenta a continuación.

El documento pregunta sobre lo qué se considera accesorio, si se refiere a que la actividad de la empresa debe de ser otra distinta al transporte, que se confirma. También preguntan si se imponen otros condicionantes más de tipo operacional, tales como si el transporte puede ser regular de ida y vuelta al sitio de trabajo; han interpretado que sí. También se pregunta si hay algunas limitaciones a las personas que realizan este transporte accesorio al sitio de trabajo, si pueden ser las mismas que las que realizan el trabajo principal o no; se entiende que no tienen que ser los mismos, pero pueden. Si hay otras interpretaciones operacionales para el transporte accesorio de las partes contratantes, la Unión Europea pide que se indiquen; aquí en España hay que tener la licencia de privado complementario

D. Eduardo Gómez dice que hay que cumplir una serie de condiciones, una de las cosas que se piden para acogerse a esta exención es que si se tiene autorización de transporte esta tiene que ser privado complementario, nunca puede ser un servicio público. Cuando no tienen necesidad de tener autorización de transporte se les pide las mismas condiciones como si las tuviera.

D<sup>a</sup> Silvia García continúa respondiendo a las preguntas de la Unión Europea; hay un listado de lugares de trabajo y actividades mencionadas en 1.1.3.1 c que viene precedido de "como por ejemplo" y la Unión Europea pregunta que si lo interpretamos como ejemplo o como lista; nosotros los interpretamos como ejemplos . La última pregunta que hacen es como se diferencia el abastecimiento y distribución interna y externa, que no están dentro del 1.1.3.1c; se pregunta cómo se distinguen desde el punto de vista práctico la exención. Después de mucho pensar creemos que la respuesta es el sentido común.

Hay otro documento relacionado con este que es el Informal 11, presentado por Hungría, que contesta estas preguntas. Piensa que en función de las contestaciones de los distintos países se hará una valoración.

D. Luis Martínez piensa que el problema de esta exención es el origen y el destino, que tendría que estar más claro.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que es difícil ponerlo más claro, y en caso de duda la persona que está realizando el transporte siempre puede decir que está haciendo un transporte accesorio a su actividad principal.

D. Eduardo Gómez dice que este es un tema complicado y que de todas formas hay que tener en cuenta que si tienen autorización es de privado complementario. Si se consideran exentos por el 1.1.3.1.c no llevan carta de porte, pero tampoco llevan documento de control . En esta situación como se demuestra si es un transporte accesorio, pues como ha dicho D<sup>a</sup> Silvia García con sentido común. En el momento puede ser difícil comprobarlo, pero a posteriori se pueden presentar las pruebas en la instrucción del expediente sancionador, cuando proceda.

D<sup>a</sup> Silvia García ve una cosa clara, es que este documento tiene su motivación y es que esta formulación de accesorio a la actividad principal da lugar a una cierta amplitud de interpretaciones. Piensa que con el texto que hay y el tiempo que lleva se ha llegado a un status quo relativamente razonable y que en caso de duda siempre es favorable a la persona que está realizando el transporte.

D. Javier de Mauricio cree que el transporte privado complementario hace competencia desleal al necesitar muchos menos requisitos que una autorización de transporte público.

D<sup>a</sup> Ainhoa Larroya dice que el sentido común para motivar no es suficiente y que en Aragón se están perdiendo los contenciosos porque se está aplicando de una manera extensiva la exención. Desconoce la fórmula para resolver esto, pero para ellos es un problema.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que de todas las preguntas que hace la Unión Europea está última da lugar a una amplitud de interpretación. Piensa que en la reunión más de un país piense de igual modo y espera que se encuentre una solución para atajar esta cuestión.

D<sup>a</sup> Ainhoa Larroya pregunta si la necesidad de la tarjeta de privado complementario no se podría contemplar en una normativa interna nuestra y pregunta si en el Real Decreto que se está elaborando para modificar el



551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, se podría hacer alguna alusión. D: Eduardo Gómez contesta que esta ya reflejado en la LOTT, en cuanto a introducirlo en la modificación del Real Decreto ya no es posible, debido al momento de tramitación en que se encuentra. Lo único que se puede intentar es dictar una resolución donde se clarifique este tema, hablaría con el Director General de Transportes Terrestres.

D. Ainhoa Larroya dice que aunque sea mediante una resolución sería importante para ellos.

D. Jesús Soriano pregunta si no sería suficiente que la Dirección General de Transporte Terrestres elaborara una instrucción armonizadora para la inspección o que a través de consultas vinculantes que dirigiera a los afectados y así crear una jurisprudencia.

D. Eduardo Gómez indica que no existe el concepto de consultas vinculantes, pero que puede consultar con el Director General de Transportes Terrestres sobre la posibilidad de emitir una Resolución.

DOCUMENTO INFORMAL 7, el documento es muy voluminoso porque en él aparecen todos los cambios y propuestas hechas a lo largo de este bienio en las reuniones del Libro Naranja, de la Reunión Conjunta y recogen todo lo visto en este período, por lo que hay un poco de todo. Como España ha estado presente en todas las reuniones ya están hechos todos los comentarios que se han creído necesarios y se asumen.

Recuerda que en la reunión de esta Subcomisión preparatoria para la Reunión Conjunta de septiembre se estuvo hablando de los embalajes flexibles, surgieron unas cuantas dudas y comentarios sobre los mismos. En la Reunión Conjunta en Ginebra se habló de que hay países en que estos embalajes ya se llevan utilizando para el transporte de mercancías convencionales, desde hace mucho tiempo en Rusia y en países de su entorno y ahora se está estudiando la posibilidad de transportar mercancías peligrosas en ellos. Por lo tanto estos embalajes ya están admitidos para el transporte, y no hay que tener ninguna preocupación sobre su estabilidad, ya han estado sometidos a una serie de ensayos para su comprobación. Se han pedido realizar una serie de ensayos adicionales, según una norma ISO, para comprobar su respuesta en situaciones forzadas y que no puedan volcar en curva. Los resultados del ensayo de vuelco que se presentaron a la Reunión Conjunta no son acordes exactamente con la norma ISO. Lo que se ha hecho en la Reunión Conjunta es adoptar todo el conjunto de todo de disposiciones respecto al transportes de embalajes flexibles, pero recogiendo dos valores numéricos entre corchetes que son la relación entre altura-anchura y el peso máximo. Los ensayos se están haciendo en este momento; en la Reunión Conjunta de marzo 2014 se analizarán y se verá si está relación entre los valores numéricos es correcta y si no es así lo único que habría que modificar únicamente estos valores. Esta propuesta se presentará en la próxima reunión del WP15 para su inclusión en la normativa, en principio no habría ninguna razón para oponerse.

D. Iñigo Elorza, dice que todavía tiene bastantes reservas de este tema y va a ir a esta reunión y se va a informar. D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que este tema no entra como documento propio, sino como armonización.

D. Arturo González piensa que estos embalajes flexibles, por su volumen, serían difíciles de manejar en los centros de paquetería y sobre todo en caso de derrame, ya que es muy difícil de tratar, al igual que su transporte.

D<sup>a</sup> Silvia García aclara que por paquetería no va a ir, son embalajes flexibles de gran tamaño; los ensayos adicionales que se han hecho son para saber si pueden volcar y así evitar un derrame.

D. José Luis Mañas pregunta cómo se van a llevar los líquidos en este tipo de embalaje. D<sup>a</sup> Silvia García aclara que estos embalajes son para sólidos y probablemente estos sistemas de embalajes se podrían empezar a utilizar a partir del 2015.

DOCUMENTO INFORMAL 10, presentado por Holanda, tiene su origen en una propuesta de la reunión anterior. En el punto 9.2.4.3 se dice que en el caso de alguna fuga el combustible debe de drenar hacia el suelo y que algunos países habían utilizado esto como base para decir que no se pueden utilizar GNL, ni otros combustibles, ni permitirse el uso de vehículos eléctricos para el transporte de mercancías peligrosas; aunque en España no se había interpretado así.



En la reunión de mayo del WP15 se entabló una discusión y se llegó a la conclusión de que había que trabajar sobre el tema para permitir otro tipo de motorizaciones.

La propuesta de Holanda, básicamente, es para incluir los vehículos propulsados por CNG y LNG, no se centra en otros tipos de motorizaciones, que cree que sería interesante hacerlo.

D. Iñigo Elorza ha visto que al final del documento hay varias propuestas, se quiere central en una de ellas, en la que se establece que en caso de emergencia estas cisternas tienen dos válvulas de seguridad, en caso de emergencia la válvula de emergencia que es la verdaderamente de seguridad debería de estar colocada para que no vaya a la parte baja de la cisterna cerca de la válvula de carga y descarga sino en la parte superior de la cabina del conductor. El problema que ve es que como la cisterna está aislada, estas válvulas van a través de tubos interiores que a su vez salen al cajón trasero donde suelen estar los dispositivos de varios equipos. Cree que por la experiencia que tenemos después de haber sufrido algunos accidentes en nuestro país la válvula de seguridad debería estar en la parte superior de la cisterna, aunque supondría una pequeña merma en la capacidad de aislamiento de la cisterna, pero sería la solución más segura.

Piensa que este sistema va a tener oposición del sector del gas al tener un punto débil en lo que se refiere al aislamiento superior de la cisterna, no sabe cómo se puede hacer el orificio para que el aislamiento.

D. Javier de Mauricio está casi del todo de acuerdo con lo dicho por D. Iñigo Elorza, y coincide que el mayor problema va a ser el del aislamiento. Piensa que no es fácil la solución y habrá que hacer un estudio sobre la colocación en la parte superior de la cisterna de la válvula de seguridad, ya que estos momentos no hay un criterio definido para hacer esto.

D. José Luis Mañas dice que una posible solución técnica que puede ser aceptable es que la salida de esta válvula sea con el resto de sistema de valvulería, porque allí ya se ha roto el vacío. En las actuales cisternas a lleva se le llama válvula de venteo o válvula de seguridad.

DOCUMENTO INFORMAL 12, Presentado por Austria, hace comentarios sobre el documento formal 8, sobre la disposición especial S12 y pide incluir dentro del texto propuesto la especificación de que no haya otros riesgos subsidiarios, es decir lo que le preocupa a Austria es que se utilice el número ONU 2915 para llevar cualquier tipo de sustancias poner algo radiactivo y sin tener ningún tipo de formación poder transportarlo. Lo que pretende es solicitar que se incluya el decir expresamente que no haya ningún otro riesgo subsidiario.

A D<sup>a</sup> Silvia García en principio le parece razonable y creen que esta propuesta la han hecho porque han tenido un percance. Piensan que quieren cerrar una puerta a que esto se utilice para escapar de una formación para otro tipo de transporte.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña piensa que lo que no quieren que se transporten mercancías sin la formación adecuada; está de acuerdo con D<sup>a</sup> Silvia García.

D: Eduardo Gómez piensa que lo que se pretende es cerrar una posibilidad teórica que puede o no haberse dado. En el texto del documento hay dos cosas que aparecen entre corchetes, pregunta que significa si es el texto definitivo o se va a tener que discutir. D<sup>a</sup> Silvia García aclara que el texto que hay entre corchetes hay que discutirlo todavía. El texto que está entre corchete no está incluido en el texto del acuerdo multilateral 265 que ya han firmado varios países, se consideran que aclaran pero no añaden nada al acuerdo multilateral.

#### **Punto 4.- Presentación del estudio de lavaderos de cisternas de FEIQUE.**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D. Jesús Soriano, en representación de FEIQUE, que va a ser el encargado de presentar este punto.

D. Jesús Soriano comienza su intervención diciendo que además de FEIQUE han colaborado también ANLIC y CETM. Los antecedentes de este documento son que en las asociaciones surge una problemática relativa a la falta de información y dudas sobre la identidad de los lavaderos de cisternas autorizados por la autoridad competente según la normativa industrial. Recuerda que en el Real Decreto 551/2006 en su artículo 31 se recoge la obligación de los implicados para asegurar el correcto lavado de las mercancías peligrosas una vez



que se han descargado. Las tres asociaciones mencionadas en junio de este año enviaron una carta a los lavaderos de los que tenían conocimiento, solicitándoles información relativa a las autorizaciones reglamentarias como instalación industrial, si disponían del certificado del OCA, donde hubiera constancia de que existen permiso de vertidos de la instalación o declaraciones responsables...etc en la fecha de la consulta.

Con la información que se les remitió se ha elaborado una relación de lavaderos, tiene un carácter informativo y no es exhaustiva, está hecha de buena fe con el objetivo de mejorar la eficacia de la cadena logística y de la seguridad del transporte de mercancías peligrosas. Nunca esta relación de lavaderos puede entrar en conflicto con la relación de lavaderos de las Comunidades Autónomas, que son la autoridad competente en esta materia.

Lo que se pretende con esta relación, que se ha elaborado con la información dada libremente, es que haya la mayor difusión posible de la misma, que puede ser por internet, a través de una página Web que podía ser actualizada según fuera teniendo más información, para que se conozca la identidad y localización de estos lavaderos

Lo que le gustaría recalcar es que esta relación se ha hecho por las asociaciones que se han mencionado al comienzo de su intervención.

En la lista hay actualmente 52 lavaderos de cisternas de mercancías peligrosas, y D. Iñigo Elorza les ha facilitado otros dos lavaderos de cisternas de ferrocarril.

A D<sup>a</sup> Silvia García le parece un estudio muy interesante y les agradece el trabajo realizado. Las personas implicadas en el transporte de mercancías peligrosas se van a ver beneficiadas de esta información. Pero indica que físicamente no tiene la información.

D. Jesús Soriano dice que las tres asociaciones han pensado en una página Web, en el cual pondrían un descargo de responsabilidades, no se ha enviado porque durante las dos últimas semanas se está ampliando el listado de lavaderos.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si esta información va a estar en las páginas web de cada una de las asociaciones o va a ser una página ajena a ellas.

D. Jesús Soriano contesta que en las páginas web de las tres asociaciones habrá unos links para ir a la página donde estará el listado.

D<sup>a</sup> Silvia García se ofrece a enviar los links mencionados a los miembros de esta Subcomisión cuando se les faciliten. Y también indica que se intentará poner un link en la página web de esta Comisión, cuestión que no sabe si va a ser factible porque no sabe si podrá poner un descargo de responsabilidad. Recalca que esta es una iniciativa que cuenta con el apoyo de la Comisión y se intentará difundir lo más posible.

D. Andrés Herbada dice que por su parte apoyan esta propuesta y consideran que es buena porque se podrá conocer los lavaderos existentes y si están cumpliendo o no con las normas. Pero cree que se debería de ir más lejos, alguien debería de certificar que el lavadero que aparece en el listado está homologado.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que tiene toda la razón, que la relación está hecha de buena fe pero no se puede saber si los lavaderos tienen los permisos necesarios o no. Hay que recordar que las competencias en esta materia es del Ministerio de Industria, Energía y Turismo que esta transferido a las son de las Comunidades Autónomas, y estas no se animan a elaborar un listado oficial.

D. Iñigo Elorza recuerda que la competencia en esta materia es las Comunidades Autónomas. Cada una de su territorio actúa de la forma que creen más conveniente. Convendría que las Comunidades Autónomas hagan lo que está previsto en la ley, programas anuales o bianuales de verificación comprobando que los lavaderos cumplan todos los requisitos necesarios. Piensa que es un tema muy complejo y sería positivo que las Comunidades Autónomas establezcan unos planes conjuntos de verificación de estas instalaciones y que solicitaría que la Comisión Permanente se pronunciara sobre este tema.



Dª Silvia García piensa que la Comisión Permanente no tiene competencia en este tema. Desataca a su vez que la lista que ha presentado FEIQUE no está contrastada por un organismo oficial.

D. Andrés Herbada dice que en este listado puede haber una casilla donde se diga que ese lavadero está confirmado o no por su comunidad autónoma correspondiente.

Dª Silvia García cree que si las comunidades autónomas no publican sus listados de lavaderos no van a poner una "x" en el listado elaborado por unas asociaciones. Aun así con esta relación se mejora algo la situación que existente.

D. Javier de Mauricio dice que su asociación ANLIC también ha trabajado para la elaboración de la mencionada lista. ANLIC también está integrada en la asociación europea de lavaderos de cisternas que exige que sus asociados cumplan una serie de condiciones. Esto significa que los lavaderos que están dentro de ANLIC cumplen con los requisitos necesarios.

D. Iñigo Elorza le recuerda que el único modelo oficial de certificado en España es el del Real Decreto 984.

D. Jesús Soriano dice que a efectos del acta quiere dejar claro que el listado de lavaderos es el listado de aquellas compañías que están explotando una instalación industrial y que han colaborado con estas tres asociaciones citadas la hora de recabar la situación normativa legal de estos lavaderos en España, que tienen una normativa de ámbito nacional que deben cumplir y que este listado no entrará en conflicto con la autoridad competente.

Dª Silvia García vuelve a dar las gracias a las asociaciones que han trabajado en la elaboración del listado y queda a la espera de que se facilite el listado indicado.

#### **Punto 5.- Comunicación del Ministerio de Industria, Energía y Turismo sobre cisternas.**

Dª Silvia García recuerda a los asistentes que en la reunión anterior, donde se revisaban los documentos que se iban a presentar a la Reunión Común RID/ADR que había una propuesta sobre las cisternas que operan al vacío y las que llevan como aislante poliuretano para el transporte de gas natural licuado. Francia presentaba un documento en el que se hacía una interpretación del ADR en la que, según ellos, para el transporte de gas natural licuado no se podría utilizar cisternas que no fueran aisladas al vacío. Tanto desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, como la gran mayoría de los asistentes a la Subcomisión no estaban de acuerdo con la citada interpretación. Francia la justifica con una norma, la EN 14398.2 -2003, que viene citada en el ADR con la indicación de "excepto tabla 1". España interpretaba que "excepto tabla 1" se refería a la parte 1 de esta norma, que es el listado de sustancias para las cuales se les puede aplicar y Francia no la ha interpretado así.

En la reunión la encargada de defender la postura española en el citado tema fue D. Silvia García. Los restantes países apoyaban la posición francesa, es decir que las cisternas que llevan aislante de poliuretano no pueden transportar GNLI según la tabla 1 que aparece en la norma EN14398.2- 2003 donde viene el listado de sustancias y no se encuentra el GNL, pues no se puede utilizar. No estamos de acuerdo pero tenemos que asumir esta decisión.

El problema que nos encontramos es que esta norma entra el vigor en el 2009, y aplicando esta norma se fabricaron una serie de cisternas, y ahora con esta interpretación no cumplirían el ADR. Y lo que estamos haciendo ahora es intentar suavizar las consecuencias que puede tener esta situación para las cisternas que no operan al vacío.

A continuación habla D. Iñigo Elorza que califica el problema como importante, pero no grave, porque estima que en España hay algo más de dos docenas de cisternas que llevan poliuretano como aislante fabricadas antes del 2009, de un total de 260. Desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo se ha redactado una comunicación, que por razones de urgencias, se envió en principio a ASFARES, a los fabricantes de cisternas, a los organismos de control, a CETM, es decir a los sector de construcción y a los organismos de control de cisternas comunicándoles que como es una interpretación oficial del ADR no se puede ir en su contra. En la citada circular se decía que ya no se puede construir cisternas de poliuretano u otro aislante que no sea al vacío para transportar gas natural licuado, únicamente para esta materia.



En febrero pasado también se hizo otra circular que debido a la experiencia acumulada por los accidentes ocurridos en Lorca e Ibiza, que se exigía a las cisternas que a partir de entonces se construyeran a partir de febrero de este año que la segunda envolvente, independientemente del aislamiento de la cisterna, de acero o de un material poco o nulo conductor. Y se envió en junio a la Comisión Permanente para su estudio. Después de esta Subcomisión de transporte de mercancías peligrosas por carretera se va a enviar la circular mencionada para que sustituya la de enviada en febrero a la Comisión. En esta segunda circular se mantiene que el material de la segunda envolvente no puede ser de aluminio u otro material, que sean menos resistentes al fuego que el acero, que permite hacer el ADR al ser un tema de refuerzo y protección. Lo importante de esta circular va a ser que prohíbe la fabricación de cisternas que no estén aisladas al vacío como así consta en el acta oficial.

Con respecto a las cisternas fabricadas después del 2009 y que llevan poliuretano, pueden seguir circulando por España, pero no fuera de España. Para este problema ya estamos buscando solución.

D<sup>a</sup> Silvia García añade que efectivamente se está trabajando para buscar una posible solución. Una puede ser recoger en el ADR unas medidas transitorias y otra posible solución es estudiar la posibilidad de hacer un acuerdo multilateral. En la próxima reunión les ira informando de pasos que se están dando.

D. Enrique Sánchez Mota comienza diciendo que tiene sus dudas y quiere empezar haciendo un poco de historia. Cuando se empezó a regular todo lo relativo a las mercancías peligrosas se establecieron cuáles eran los requisitos para el desarrollo de las normas, porque debían de tener en cuenta los requerimientos del ADR, pero el ADR no tenía que cumplir los requerimientos de las normas. Muchas normas complementan partes del ADR que éste no desarrolla. Todas estas normas han tenido un consultor para que revisase la norma y que estuviese de acuerdo con el ADR.

D Javier de Mauricio pide que se haga hincapié en las medidas transitorias.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ya tienen las medidas transitorias redactadas, pero que no va a distribuir su texto porque lo va a presentar en la próxima reunión del WP-15 y puede tener alguna variación. De todas maneras en la reunión tanto ella como D. Iñigo Elorza van a hablar con el mayor número de representante de los países para que apoyen las disposiciones transitorias. Se van a esforzar todo lo posible para que salgan adelante.

D. Iñigo Elorza agradece a los presentes los comentarios hechos porque van a servir de argumentos técnicos de cara a las medidas transitorias, porque hay que justificarlas y fundamentarlas.

D. Enrique Sánchez pregunta si el grupo de cisternas es el que elabora la norma.

D. Iñigo Elorza contesta que son grupos diferentes y ese es el problema, que la norma no vuelve al grupo de cisternas.

D. Enrique Sánchez cree que si son dos grupos distintos si hay un error en la elaboración de la norma el grupo de cisternas no lo puede cambiar.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que si existe un error en la propia norma es AENOR quien debe subsanarlo; esto sería conveniente saberlo antes de que finalizara el año para poderlo incluir en las propuestas para presentar el año que viene.

D. Enrique Sánchez dice que él es integrante de un grupo de AENOR y si es necesario podrá ver si hay algún error y corregirlo. Le gustaría saber la postura que va a llevar España a la reunión

D<sup>a</sup> Silvia García le contesta que está de acuerdo en que las cisternas que circulen estén aisladas al vacío pero no hay que olvidar que en España existen un determinado número de cisternas que no lo están y quiere que puedan seguir circulando mediante unas medidas transitorias.

José Luis Mañas dice que no está probado en ningún sitio que las cisternas aisladas al vacío sean más seguras que las de poliuretano. Son mucho más difíciles de mantener las cisternas al vacío, al tener un



depósito en movimiento. Quiere que conste en acta que el aspecto legal es que se acepta un cambio cuando lo contenga el ADR 2015.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el aspecto legal, y quiere que conste en acta, que una vez que está en el acta de la Reunión Conjunta para el ADR es una interpretación válida y dejan de ser válidas las otras interpretaciones, es decir, a partir de septiembre del 2013 es la única interpretación que se puede hacer.

D. Iñigo Elorza consultó en cierta ocasión al departamento jurídico del secretariado de Naciones Unidas una cuestión similar y le dijeron que la interpretación del grupo de trabajo tiene validez técnica y jurídica. Más tarde se pueden presentar alegaciones en el caso de que se crea que hay alguna incorrección.

Luego Enrique Sánchez incide en lo relativamente fácil que es que se vaya el vacío de la cisterna, y que en el otro tipo de cisterna no.

D. José Luis Mañas pide a D<sup>a</sup> Silvia García que se dicten unas medidas transitorias, porque de no hacerse para el sector puede ser fatal.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que las medidas transitorias están ya redactadas y se va a intentar negociar en la reunión para que salgan adelante.

#### **Punto 6. Otros asuntos.**

D<sup>a</sup> Silvia García dice para revisar los documentos de la reuniones conjuntas RID/ADR y por el interés que pudiera tener para una Subcomisión asistir a la reunión de la otra (ferrocarril y carretera respectivamente) se ha pensado que para que no se tengan que desplazar dos días se celebren las dos en la misma fecha. A primera hora, sobre la 9 de la mañana, se celebraría la Subcomisión de transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril y la segunda la de carreteras un poco más tarde, sobre las 10:30. Cada una de las reuniones estudiarían los documentos propios y para los asistentes que tienen que estar presentes en las dos solamente se desplazarían un solo día.

Cede la palabra al representante de FEIQUE que desea hacer otro comentario. D. Jesús Soriano indica que en la próxima reunión del Libro Naranja que será la primera semana de diciembre, está convocado un grupo de trabajo para debatir la problemática que hay sobre la clasificación de subcategorías en clase 8 corrosivos y quiere exponer la problemática y la posición de FEIQUE. Hay un principio asumido políticamente de armonización de la clasificación global de productos químicos GHS, Libro Morado, según la cual tiene que haber una tendencia a armonizar la clasificación GHS con la clasificación de transporte de mercancías peligrosas. Actualmente hay un grupo de opinión dentro de Naciones Unidas que pretende armonizar con el mayor alcance posible la actual clasificación de subcategorías de corrosivos GHS para el Libro Naranja Clase 8. Lo que quiere comentar es que si ahora mismo se vinculara unívocamente cada una de las subcategorías a los grupos de embalaje 2 y 3 de la clase 8 el resultado sería que el 90% de las mercancías corrosivas que actualmente tienen un grupo de embalaje 2 ó 3 pasarían a tener grupo de embalaje 1. En la última reunión del primer semestre del Libro Naranja se acordó que era una estrategia que no se debería seguir que es un claro caso de sobreregulación y nosotros a través de CEFIC se va a plantear una alternativa a la clasificación reformada de los grupos de embalaje 1-2-3 para corrosivos.

Entienden que no debe de ser la misma clasificación que GHS, que es una clasificación orientada al personal expuesto cuyo objetivo concreto es controlar la exposición de los trabajadores en su puesto de trabajo, que en ocasiones pueden ser intensas, pero que a la hora del transporte de estas sustancias y los riesgos asociados tienen otra naturaleza diferente. Básicamente lo que van a proponer es que aquellas mercancías peligrosas que están listadas con nombre específico en la tabla A, materias corrosivas muy comunes, mantengan sus actuales grupos de embalaje, que son 2 y 3, y que aplicarse el principio armonizador GHS pasarían al grupo de embalaje 1. Y con este paso de grupo de embalaje de sustancias las cisternas que en este momento los están transportando no podrían hacerlo. Están en comunicación con CEFIC porque van a ser ellos los encargados de presentar el documento informativo para en la reunión de la primera semana de diciembre. En los próximos días se va a colgar en internet la posición de CEFIC en relación con el Libro Naranja en corrosivos.

D. Enrique Sánchez Mota quiere preguntar si se van a modificar los criterios de clasificación en el ADR. D. Jesús Soriano contesta que con bastante probabilidad que si



D<sup>a</sup> Silvia García aclara que es un cambio que se propone al Libro Naranja y que como consecuencia todos los medios de transportes se verán afectados. También comenta que se van a enviar los links de los documentos de la reunión del Libro Naranja que se va a celebrar a finales de noviembre

D<sup>a</sup> 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 12:30 horas, del día treinta y uno de octubre de dos mil trece.

Madrid, 31 de octubre de 2013.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> 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