



ACTA DE LA REUNIÓN DE 5 DE MAYO DE 2016
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

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. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

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

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

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

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

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D^a Vanesa Aranda López, Junta de Castilla La Mancha.

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

D^a Josefa Melian Santana, del Gobierno de Canarias

D^a Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad

En Madrid, a las 10:00 horas del día 5 de Mayo de 2016, 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.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia Garcia 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 haber ninguna objeción al mismo, queda aprobado.

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

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 7 de marzo de 2016, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión del WP-15, a celebrar en Ginebra del 9 al 13 de Mayo de 2016.

D^a Silvia García dice que en este punto se van a revisar, para su estudio, los documentos que se presentarán en la reunión conjunta del RID/ADR, que se va a celebrar del 14 al 18 de marzo en Berna, a esta reunión asistirá D. Eduardo en representación de España. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 3. Presentada por IRU. Enlaza con una propuesta anterior y propone que en el documento de transporte se tenga que poner los valores de acuerdo al 1.1.3.6, no solamente los pesos y las masas para ver si se supera la cantidad máxima de unidades que se puede llevar según el 1.1.3.6 con facilidad.

DOCUMENTO INFORMAL 24. Presentado por Suecia. Apoya el documento de la IRU y recuerda que hubo una



de Madrid

D^a Carmen Ciges Sancho, de la Generalitat de Valencia

D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

D. Andrés García Esteban, de Transporte Martín, S.I.

D. Esteban González Maestre, de REPSOL

D. Andrés Herbada Estrella, de ASCTIC /UOTC

D. José Luis Mañaz LaHoz, de SEGUCONSULT,S.A.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

D. Juan Munera Carretera, de CCOO

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRASMER

D. Esteban Pajares, de AOGLP

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D^a Elsa Coelho Ramos, de AEUTRASMER

D^a M^a Luisa García Galán, de AEUTRASMER

D. Ariel Suárez Vega, de AECSE

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

Excusan su asistencia:

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR.

regulación parecida en el ADR vigente con anterioridad al 2003 en este sentido. Propone recoger parte de las formulaciones que se emplearon en su momento, la formulación es un poco más elegante de las que propone la IRU, pero el sentido es lo mismo, es pedir que si quieres llevar algo según la exención de la 1.1.3.6. se tenga que poner los valores calculados según la tabla del 1.1.3.6.

A D. Jesús Mañas le parece bien, apoya esta propuesta,

D. Enrique Sánchez Mota cree que es operativo a los efectos de distribución y de recogida, es importante sobre todo para la recogida y distribución de productos, que se sepa perfectamente por el transportista, el conductor, cuando se sobrepasa o no el valor del 1.1.3.6.

D. Antonio Gómez cree que prácticamente no sabe si merece la pena mover eso, porque ya se dice. Dice de cuando se lleva total de cada categoría de transporte, ya lo dice el ADR actual, y se especifica cada número ONU cuanto se lleva de cada materia redundar esto a que puede beneficiar.

D. Jesús Soriano dice que la posición de CECIF es contraria a esta propuesta. Ha mandado una serie de argumentos que serán apoyados por la citada asociación durante la reunión. Se introduce un nuevo parámetro que es el de los puntos y no cree que introducir otro parámetro y hacer más complejo el esquema mejore la seguridad. La IRU lógicamente quiere que se dé más cascada la información del expedidor, pero no cree que vaya a servir para mejorar la seguridad; quizás, si acaso, bajar la guardia en cuanto a las responsabilidades que tiene que tener el transportista, que es su vehículo y es el responsable de interpretar que tipo de mercancía lleva; no solamente peligrosas, productos alimentarios u otros. Cree que no hay que confundir lo que es la responsabilidad del conductor con la responsabilidad del transportista, de la empresa. La compañía tiene que tener suficientes recursos para saber hacer una gestión del transporte correcta.



D. Eduardo Gómez dice que la de la Dirección General del Transporte Terrestre está en contra de esta propuesta, creen que está suficientemente claro tal y como está, indicar por categoría de transporte la cantidad de mercancía que se lleva. Si en principio ya sería complicado para un conductor asimilar la cantidad por categoría de transporte, es mucho más complicado para un conductor que no tiene la formación completa el utilizar los coeficientes multiplicadores; no hay que olvidar también que este apartado se utiliza sobre todo en el tema de distribución y reparto de paquetería, de envíos que no son de carga competitiva, con los cual en muchos casos se encuentran que los conductores van a tener que modificar las cartas de porte en ruta, según vayan dejando mercancía en los distintos destinos. El modificar la carta de porte en la cantidad por categoría de transporte es relativamente sencillo, pero si además lo unimos a tener que estar modificando además los coeficientes etc no lo ve nada razonable, cree que el sistema actual es válido tanto para las empresas expedidoras, las cargadoras, transportistas como también a efectos de control en carretera y él no lo tocaría.

DOCUMENTO 6. Propuesto por Alemania. En la Reunión Conjunta se ha estado hablando de incluir para consejeros de seguridad los textos para que se puedan hacer exámenes de consejeros de seguridad por vías electrónicas, lo que propone es incluir unos textos muy parecidos, no solamente para consejero de seguridad, también para conductores de vehículos de mercancías peligrosas, y a su vez también hay una propuesta para la persona que lleva la barcaza para el ADN, a España no le afecta.

Se han recibido comentarios de la Dirección General de Tráfico indicando que están a favor de la propuesta.

D. José Luis Mañas dice que este tema ya viene de lejos promovido por Rusia. Piensa que sería justo porque independientemente de donde te examines vas a tener las mismas opciones, lo que hay que tener en cuenta es impedir que se haga trampa con los ordenadores con los que se hace la prueba y verificar la identidad de los que se examinan que sean los que dicen ser. El documento le parece bien y piensa que España lo debería apoyar.

D^a Silvia García dice que ha detectado una errata en el apartado c. Estos mismos texto con muy pequeñas pocas actualizaciones han sido los que se han aprobado para el consejero de seguridad y que va a entrar en vigor en el 2017, para el examen electrónico del 2017, que es optativo que no hace falta hacer los exámenes mediante este sistema. Los textos han sido muy debatidos en varias reuniones conjuntas, España ha aportado su granito de arena en cada una de ellas, la Dirección General de Tráfico siempre ha colaborado en estos temas. La Dirección General de Tráfico ha indicado que quisiera que se pusiera en algún sitio el tiempo mínimo que hay que guardar los exámenes, porque dice que hay que guardarlo pero no te dicen cuanto tiempo, por extensión este mismo comentario habría que hacerlo también a los consejeros de seguridad donde tampoco pone el tiempo en que hay que guardar el examen. Este es un comentario que España hará.

DOCUMENTO 7. Presentado por Alemania.

DOCUMENTO INFORMAL 16. Presentado por Suiza.

Es una propuesta que está relacionada con el gas natural licuado, con el gas natural comprimido y con los gases licuados del petróleo como combustible para los vehículos que transportan mercancías peligrosas. En los últimos dos bienios se ha trabajado en esta temática, en el 2017 va a estar recogida la posibilidad expresa de usar estos combustibles para vehículos tractores que transportan mercancías peligrosas. Alemania indica, no sin cierta lógica, que igual que en el 1.1.3.3 a hay una capacidad que se limita para el transporte de combustibles líquidos, en algún lado habrá que poner un límite para la capacidad de los combustibles gaseosos. Los alemanes han entrado en la Directiva 2009/33, donde viene una tabla en la que indica el contenido energético de cada uno de los distintos combustibles, y lo que han hecho para no propiciar ningún combustible más que otro y para aplicar algún tipo de lógica, es que han calculado cuanta cantidad da igual energía y lo que proponen es incluir en el texto los gases la capacidad que lleves no pueda exceder aquella que tenga el contenido energético de lo que viene en el 1.1.3.3 a .



El documento informal propone que en vez de hacer la referencia a la directiva, poner directamente los valores que se calculan en función de calcular la regla en la directiva, que es lo que interesa y así no tenga que hacer todo el mundo el cálculo. La propuesta de Suiza es aplicar este mismo criterio pero diciendo que la capacidad total de los depósitos de gas no puede exceder 1.080 kilos para gas natural licuado y gas natural comprimido y 2.250 kilos para gas licuado del petróleo.

Su opinión es que la propuesta de Suiza le parece de más fácil aplicación.

D. José Luis Mañas pregunta si se va a limitar la capacidad del depósito de la tractora.

D^a Silvia García responde que sí. No es un problema nuevo es el mismo problema que tienen las tractoras con combustible líquido. La lógica de la propuesta piensa que es aplastante, se va a aplicar el mismo criterio que para combustibles líquidos. Lo que no se quiere hacer es potenciar un tipo de combustible, se quiere que se utilice el combustible que se decida utilizar con condiciones iguales.

D. Eduardo Gómez dice que el problema es que no existe tal problema, es aplicar lo mismo que se hace para los combustibles fósiles a los combustibles líquidos; ahora mismo tienes una limitación de capacidad de los depósitos cuando se lleva mercancías peligrosas de 1.500 litros, no se puede pasar de ahí y esto es una capacidad de 1080 para combustibles gaseosos y se puede dedicar a lo que se quiera, un día engancha tomates y otro mercancías peligrosas. Ahora si una tractora tiene unas capacidades de depósito de combustible superiores a esas cantidades, evidentemente no puede enganchar mercancías peligrosas y si lo hace, bajo todas las consecuencias de que está haciendo un transporte de mercancías peligrosas, lo que pasa en líquidos, si engancha lo tiene que declarar como mercancía peligrosa.

D^a Silvia García dice que aunque no enganche mercancía peligrosa pasa lo mismo que en líquido, si no se acoge a esta limitación no se puede acoger a esta exención y tendría que declarar un transporte de clase 3 o de clase 2, en este caso, digamos que simplemente antes no existía limitación y puede que haya algún tipo de vehículos que ahora le afecte y tenga que cambiar sus depósitos; mayoritariamente hasta ahora los vehículos que había de transporte impulsado por gas son de un ámbito muy urbano. En España básicamente la flota son de camiones de basura y de autobuses de la EMT, es verdad que habrá algún afectado específico que se le limitara su depósito que era enorme, pero en aplicación de la misma lógica ya existente para otro tipo de combustible la propuesta parece sensata.

D. Andrés García ve lógico lo que se está exponiendo, no sabe lo que opinara los fabricantes de vehículos, lo desconoce pero es muy lógico lo único que pediría es si esto ahora de forma formal en el documento se puede expresar en una tabla, porque si se va a empezar en un futuro a ver que combustibles pueden entrar y al final se empezó con el gasoil ahora se llevan cuatro, se puede plasmar en una simple tabla para hacerlo más sencillo tipo de carburante y, capacidad máxima.

D^a Silvia García dice que lo ve difícil porque las exenciones para gases están en un lado y las exenciones para líquido están en otro, están agrupados por estado físico realmente queda muy sencillo traducción del texto “ la capacidad total de los depósitos fijos no excederá – 1.080 Kilos para LNG , CNG -2050 para LGP” piensa que no tiene ninguna complejidad como para tener que reordenar todo, pero se puede intentar.

Una vez terminados los documentos formales se continúa con los documentos informales.

DOCUMENTO INFORMAL 4. Presentado por AEGPL. Es un documento informativo, este mismo documento ya se ha visto antes en la Reunión Conjunta que se celebró el mes de marzo, donde no dio tiempo a discutirlo. Se señalan los problemas relacionados con los vehículos EURO VI. Estos vehículos tienen un sistema de filtro de partículas que de cuando en cuando quema ese filtro de partículas para volver a hacerlo operativo y este proceso de quemado eleva mucho la temperatura de este filtro hasta los 500º y como la temperatura de inflamación de gas licuado del petróleo es inferior a esta, la asociación llama la atención sobre estos vehículos y dice que algo habrá que hacer con ellos y que alguna medida habrá que tomar de momento, comentan lo que



han hecho desde su asociación pero no hacen ninguna propuesta concreta sobre qué hacer con estos vehículos a escala reglamentaria.

D. Andrés Herbada dice que es un problema real y le consta que hay vehículos que se han incendiado por esta causa, tiene noticias que esto pasa también con turismos.

D^a Silvia García personalmente piensa que esto es un peligro sustancial y que de alguna manera habría que limitar el uso de estos vehículos pero no hay que olvidar que desde el punto de vista medio ambiental son los más desarrollados, habrá que buscar un punto medio entre la seguridad y el medio ambiente. Entiende que este documento es una llamada de atención, y que dentro del grupo se discutirá las posibles propuestas sobre que se debe de hacer, cualquier propuesta vuestra al respecto también se recogerá adecuadamente.

D. Andrés Herbada dice que le parece que el documento propone que se identifiquen los vehículos de momento es lo que se puede hacer.

D^a Silvia García dice que eso es lo que ellos proponen, a sus miembros, que son transportistas de gases licuados de petróleo. Le parece que esto no es limitativo del gas licuado del petróleo, se debería de considerar para todo tipo de sustancias inflamables que se transporten, ellos dicen lo que han hecho ellos en su ámbito de actuación, que es una asociación el ámbito de actuación del WP15 es el ámbito del ADR, entonces alguna propuesta habrá que hacer.

D. Jesús Soriano agradecen mucho este documento que lo han transmitido a todas las empresas de FEIQUE porque cree que lo relevante del documento en todas esas áreas de instalaciones que son zonas de atmósferas explosivas además de que todas las empresas tienen que utilizar en esas zonas de atmósferas explosivas que están reguladas por un reglamento de seguridad industrial tienen que utilizar equipos ATEX entonces en todas esas zonas no pueden entrar vehículos EURO IV que tengan este tipo de riesgos. Piensa que esa es la principal conclusión.

D. Andrés García dice que el documento explica muy bien la problemática y la tipología de estos EURO VI; hay tres procesos para quemar los residuos que se producen en el filtro. Hay uno que es automático, cuando el vehículo lo tiene pensado, que es el más peligroso; hay otro que solamente se activa cuando el vehículo está en movimiento a cierta velocidad, esa cierta velocidad no suele darse en zonas industriales porque en una planta industrial la velocidad es bastante limitada y el tercero, que quizás sea el más interesante es el que indica al conductor que necesita la regeneración del filtro y es el conductor el que la tiene que obligar accionando un botón iniciando la regeneración. Por su parte están de acuerdo estos vehículos lleven algún tipo de indicación. Como experiencia propia, sus conductores cuando entregan los vehículos en su empresa se les dio información al respecto, para que nunca hicieran la regeneración dentro de ninguna planta industrial. Esto como se puede formalizar lo desconoce, pero sí que debe aparecer porque si existe este riesgo.

D. Juan Munera no sabe cuántas empresas tendrán información con respecto a este asunto, evidentemente los conductores muy poquita. Entiende que en este tema el primer interesado debe de ser el fabricante de vehículos, piensa que en este caso la propuesta que se debería de hacer es que estos fabricantes de vehículos se les comunique que realmente el problema que tienen estos vehículos sobre todo para el transporte de mercancías peligrosas para que hagan un llamamiento, evidentemente, a todas las empresas o a todos los usuarios que los hayan adquirido y los hayan comprado y evidentemente estos vehículos se revisen, de lo contrario evidentemente entiende que España se debe oponer taxativamente y exigir que se prohíba que este tipo de vehículos puedan transportar mercancías peligrosas o que se ajusten o que evidentemente se utilicen para el transporte del ADR. Insiste que le parece que hay pocas empresas que conozcan esto y que compren este tipo de vehículos el EURO IV y además en el caso de los conductores, que según se decía el representante anterior de CETM, evidentemente los conductores no tienen ningún tipo de información con respecto a la problemática que puede generar este vehículo y a las actuaciones que deben de tener en dichos casos. Por lo tanto cree que aquí también el fabricante cree es el primer interesado en corregir esta avería que pueden tener estos vehículos al ser un riesgo importante para la circulación.



D^a Silvia García cree que los fabricantes no tienen nada que corregir, ellos se ajustan a la normativa europea de conseguir unas emisiones menores a una cantidad estipulada; han desarrollado varias tecnologías y esta es una de ellas, entonces es una tecnología aceptada por la Unión Europea perfectamente y que puede que a nosotros personalmente para el transporte de mercancías peligrosas nos cause problemas, pero no es que sea un error o un problema de los fabricantes que han desarrollado este sistema, sino que la Unión Europea la ha aceptado .

D. Andrés García dice que obviamente no se pueden prohibir estos vehículos para mercancías peligrosas, porque se estaría dando un paso atrás en la misma normativa medioambiental de transporte, estos vehículos ya tenemos la obligación de ser fabricados y de adquirirlos a partir de una fecha, hace un par de años que ya es obligatorio que los únicos vehículos que se pueden adquirir de tipo industrial son los EURO VI, entonces cualquier iniciativa de bloquear esto para el uso de mercancías peligrosas es bloquear el progreso en este sector.

D. Juan Munera quiere preguntar si se tienen conocimiento o información de cuantos de estos vehículos se han podido incendiar durante el transcurso de un transporte de mercancías peligrosas.

D. Andrés Herbada dice que él sepa no, porque cree que la mayoría de la gente, los transportista de carretera lo duda, la mayoría de la gente que tienen turismos no sabe cual sistema tiene, ese es el problema, supone que ese sistema que como muy bien ha dicho el representante de Transportes Martín no están en todos los vehículos EURO VI, solo están en algunos. Estos vehículos aparte tienen otros inconvenientes, el propio sistema limita la potencia del vehículo para que hasta que no haga la limpieza del filtro no puede recuperar la potencia original; hay gente que se encuentra que está circulando por carretera y tiene que bajar la velocidad para que se regenere el catalizador, se tiene que poner el vehículo a unas determinadas revoluciones durante un tiempo, esto es un problema gordo en el sentido de la explotación. Cree que la única solución es que se sepa cuáles son estos vehículos y que tengan una marca que salgan de fábrica y que se sepa cuáles son. Es la única solución que se ve por el momento, porque el sistema es legal y aprobado por la Unión Europea.

Punto 4. Otros Asuntos.

D^a Silvia García comenta que la Dirección General de Tráfico les ha comunicado que están trabajando en una aplicación de seguridad vial que es muy sencilla de usar, hay que decir si eres un peatón, un ciclista o vas en un vehículo o un camión y avisa de las incidencias que han tenido otros vehículos que van cerca y si tú tienes una incidencia das a la pantalla de tu móvil y decir de que incidencia se trata. En ese momento tus datos se remiten a la Dirección General de Tráfico, pero hasta ese momento lo único que ha hecho la Dirección General de Tráfico es mandarte datos a ti, es decir, no van siguiendo tu recorrido ni saben lo que estás haciendo, solamente en caso de que tengas una incidencia y es una aplicación que se llama "Comobity" y se puede bajar de manera gratuita. Intentan que esta aplicación la usen cuanta más gente mejor. De momento la están usando los sectores de riesgo, es decir, las grúas de la carretera, las asociaciones ciclistas, es interesante usarla como usuario normal.

También quiere informar que indicar que la Dirección General de Protección Civil ha iniciado todos los trabajos para hacer un mapa de flujos de ámbito nacional, solamente para carreteras.

El 23 de junio, jueves, se va a celebrar la reunión preparatoria para el Libro Naranja a la que están invitadas todas las Subcomisiones. Aprovecha para recordar la importancia que tiene el Libro Naranja; gran parte de lo que termina en el ADR viene del Libro Naranja, de la parte multimodal. Si hay algún problema con algún tema lo mejor es detectarlo lo antes posible, e intentar arreglarlo de raíz, y por ello quiere invitar a todo el mundo a que asista ese día.

D. Eduardo Gómez dice que tiene varios puntos que comentar. El primero es que en principio ya tienen luz verde para modificar la Orden Ministerial del informe anual y modificar como consecuencia la aplicación informática de presentación de informes anuales de los consejeros de seguridad, vista toda la problemática que



se ha tenido a lo largo de este año. Cuando tenga un borrador para presentar, cree que se debería de convocar una Subcomisión específica para tratar este tema.

Otro tema que quiere comentar es para las comunidades autónomas, es que ya está disponible en la aplicación informática de títulos para poder grabar las adscripciones por pactos en contrario. Pactos en contrario directamente en la aplicación de títulos y no como la teníamos ahora, que estaba en la otra aplicación.

Y por último comentar que los documentos de las modificaciones para el 2017 nosotros ya nos hemos puesto a trabajar, a empezar incorporando las modificaciones y a traducir estas modificaciones; esto ya están aprobadas quiere decir que no hay posibilidad de discusión, es lo que se va a publicar, en cuanto tenga también un texto más o menos completo de esto se facilitara como siempre para que se hagan alegaciones lo más rápidamente posible. En su día se hicieron una serie de alegaciones con respecto al 2015, de esas muchas se han dejado para el 2017, porque ya no venían a cuento incorporarlas se incorporaran además de estas todas aquellas modificaciones que estaban mal en el 2015.

D^a Silvia García dice que al hilo de lo mismo indicar que va a haber cambios en la versión española en los nombres de los números ONU de algunas sustancias, porque nos hemos dado cuenta que no siempre nos hemos ajustado a la nomenclatura que emplea Naciones Unidas en su traducción del Libro Naranja al castellano, donde haya alguna desviación, esa desviación se va a deshacer y vamos a acogernos a lo que viene en el Libro Naranja. Este cambio se hará de manera igual en ferrocarril.

D. Eduardo Gómez dice que efectivamente aparte de los cambios oficiales va a haber muchos cambios con respecto al 2015 que no se van a señalar como tales, puesto que son erratas que venían del cambio del 2013 al 2015, o antes incluso, porque esto de los nombres viene de muy antiguo. Habrá que estar un poco al tanto, de todas formas, esos cambios de erratas y esos cambios están localizados y se tienen constancia y se dará la publicidad necesaria de todos ellos. Lo que venga señalado en 2017, como siempre, en sombreado gris serán los cambios oficiales exclusivamente, y aparte de eso habrá muchos más cambios por ejemplo todo el tema de llamadas a pie de página todo eso se ha cambiado ya venían mal del 2015, entonces eso no se va a señalar.

D. Jorge Mérida dice que con respecto a lo que se comentaba antes del cambio de denominación que es un tema peliagudo porque implica el cambio de etiquetado de muchos envases pregunta si le pueden decir los nombres y los números que van a cambiar.

D^a Silvia García dice que en eso no va a haber ningún problema, hay que mirar en el Libro Naranja y ver lo que está escrito ahí, si tienen interés les puede mandar la tabla del Libro Naranja. En buscar las diferencias no hemos terminado, la solución fácil es sustituir la tabla A entera.

D. Eduardo Gómez dice que como es consciente de que para el 2017 va a ser un pequeño galimatías, esto porque haber cambios oficiales, editoriales de armonización, de todos estos cambios se hará la publicidad suficiente y estarán colgados en la página web, y con antelación para que estén todos localizables.

D. José Luis Mañas quiere hacer una pregunta y una reflexión por si les ha llegado por otro camino en el ADR uno de los documentos que propuso la COTIF sobre un asunto importante referido a las cartas de porte de ferrocarril, habría que colocar en aquellos vehículos que llevarán válvulas de seguridad los tiempos de retención, querían saber, dependiendo del aislamiento cual es el tiempo probable de esa válvula por fenómenos naturales, no por accidentes, es muy importante para expedidores de muchos productos si se sabe que esos tiempos de retención van a ser igual que en ferrocarril y pregunta si les ha llegado alguna noticia de que si en el 5.4 carta de porte también en carretera, se va a poner el tiempo de retención.

D^a Silvia García dice que cree recordar que se vieron hace un año en el marco de la Reunión Conjunta y en el Grupo de Cisterna se discutió los tiempos de retención y ella entendía que eran propuestas realizadas para otro transporte pero está hablando de memoria. El grupo de cisternas está en una sala paralela y ella no pudo asistir porque asiste al plenario. Le aconseja que se lea el acta de la reunión de marzo del 2015 de la reunión conjunta y ahí debe de quedar reflejado todo lo que se habló de este tema.



D. Jesús Soriano quiere agradecer que se haya enviado el CODIGO IMDG en español de la IMO, ahí es donde se ve dónde están las denominaciones de nuestras mercancías peligrosas y que entre todos podemos enviar a la Secretaría de la Subcomisión si hubiera alguna diferencia en la denominación de las mercancías u otro texto.

D^a Silvia García dice que es al revés, la IMO se tiene que adaptar al Libro Naranja y el Secretariado de la IMO y el Secretariado del Libro Naranja, a instancia de España, se están poniendo a cotejar y a ver las diferencias y a trabajar en unificar eso,

D. Jesús Soriano dice que el Código IMDG es un reglamento jurídicamente efectivo y el Libro Naranja son recomendaciones, con lo cual si no se tiene la misma denominación en el Código IMDG que en el ADR y RID es cuando se tiene el problema, porque a los efectos jurídicos lo que va al ADR/RID es jurídicamente eficaz y lo que está en el Libro Naranja no lo es.

D^a Silvia García dice el problema ya existía desde hace tiempo, pero no se era consciente de ello. De cara al 2017, ADR y RID van a estar adaptados al Libro Naranja; se teme que no va a ser hasta el 2019 que el Código IMDG 2019, 2020, se va a poner en el mismo nivel, los trabajos se han iniciado para que eso se revise y para que esa situación mejore o desaparezca o no tiene por qué existir porque en francés y en inglés los términos los términos son iguales. Hasta ahora parece que no se le ha prestado mucha atención, básicamente porque tampoco parecía que habría muchos problemas, nadie nos ha reportado ningún tipo de problemas, una empresa porque había intentado informatizar esto y les ha sido difícil.

D. 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 11:35 horas, del día diecisiete de diciembre de dos mil quince.

Madrid, a 5 de mayo del 2016.

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