



ACTA DE LA REUNIÓN DE 9 DE SEPTIEMBRE 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^a Nuria Román Bernet, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

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

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

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

D^a Cristina Jimenez Padilla, de la Generalidad de Cataluña.

D. Luis Antonio Martínez Cuchillos, del Gobierno de Navarra

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

En Madrid, a las 10:30 horas del día 9 de Septiembre 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 24 de junio 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 de la Reunión Conjunta que se va a celebrar en Ginebra del 19 al 23 de Septiembre

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 19 al 23 de septiembre en Ginebra, a esta reunión asistirá D^a. Silvia García en representación de España.

DOCUMENTO 22. Presentado por AEGLP. Es una nueva propuesta para incluir la posibilidad de realizar ensayos alternativos destructivos en el caso de que los ensayos estipulados en el ADR y en el RID no produzcan resultados significativos. Es un tema que se ha originado específicamente por unos recipientes a presión, la botella de acero recubierta de poliuretano, se puede hacer la prueba hidráulica pero como no se sabe si el resultado es bueno o no, no es significativo.

Este documento está incluido en una batería de



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

D^a M^a Aranzatzazu deDe la Pedraja, Gobierno de Cantabria

D. Juan Antonio Jiménez Gómez, de Gobierno de Cantabria

D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

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

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

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS.

D. Julio Viartola, de ASFARES.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRASMER

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Philippe Le Bail, 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. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

documentos desde hace 4 años, España durante estos años ha protestado vehementemente sobre esta posibilidad y lo que decimos es que los ensayos de los recipientes a presión realmente sean significativos, y que no es lo mismo ensayar uno de cada 100.000 aunque sea de manera destructiva, que ensayarlos todos sistemáticamente porque cada uno tiene su uso diferenciado.

D. Jorge Mérida dice que ha transmitido este documento a la reunión de la Comisión Técnica que tendremos en la Asociación y se verá este tema en un punto del orden del día, si hay algún comentario ya se haría llegar a esta Subcomisión. En principio también está implicado EIGA en el asunto y se tiene que analizar con mayor profundidad.

D^a Silvia García dice que si tienen algún comentario que se le hagan llegar pero que esto no es ningún tema nuevo, no ha habido un cambio de enfoque ni en una parte ni en otra desde la última reunión. Se agradece cualquier comentario que se le hagan llegar.

DOCUMENTO 23. Presentado por Rusia. Quieren que siempre en la documentación quede reflejada la presión residual de vaciado de las cisternas. Ellos tienen reflejado en su normativa nacional que la presión residual externa no puede ser menos de una cierta cantidad para que no les imploten en Siberia en invierno las cisternas. Este documento originariamente viene del RID donde se ha discutido, pero se ha indicado que parece mucho más adecuado que esto que puede afectar a todo tipo de cisternas, y por ello está este documento en la reunión conjunta

D. Eduardo Gómez ya ha hecho llegar la observaciones en el sentido de que esa presión residual indicarla en el documento de transporte tiene una serie de problemas añadidos bastante considerable porque quién calcula o dice cuál es la presión residual, se imagina que, en los grandes centros de descarga habrá procedimientos para saber esa presión residual, pero en las pequeñas empresas, en un hospital, es difícil conocer la presión residual de una cisterna. Otra observación es que si esto afecta ya a carretera y ferrocarril, se imagina que el mismo problema está en marítimo, con lo cual esto se debería de llevar en su caso al Libro Naranja. Si se empieza a exigir que se indique la presión residual en la carta de porte de vacío pues es complicado.



D. Jorge Mérida indica que ellos tienen la reunión la semana que viene y afecta a los gases, lo van a tratar, si hubiera otro comentario lo harían llegar, porque afecta al tema de los gases y habla también de recipientes, no solamente de las cisternas, cuando es imposible manometrar los envases uno por uno.

D^a Silvia García cree que en el documento se habla en exclusiva de cisternas.

D. Eduardo Gómez dice que de la Dirección General del Transporte Terrestre está en contra, es un problema que tienen los rusos, su normativa puede solventar este problema, pero aquí no lo tenemos y no vemos necesario que se regule internacionalmente.

DOCUMENTO 24. Propuesto por EASA. Proponen incluir unos períodos transitorios tanto para tener consejero de seguridad para los expedidores como para el propio certificado de consejero de seguridad. En la reunión pasada se estuvo mucho tiempo debatiendo una batería de propuestas que habría presentado la Asociación, se han aprobado algunas propuestas, y concretamente estas dos medidas requieren un período transitorio. España pidió expresamente que este período transitorio fuera de cuatro años porque implica cambiar el Real Decreto 97/2014 e incluir la obligación de tener consejero de seguridad. Es complementario a los textos ya aprobados.

D. Eduardo Gómez dice que el incluir la figura del expedidor en el ADR a efectos del consejero de seguridad ocasiona bastantes trastornos de modificación de normas a nivel nacional. Fuimos uno de los que solicitamos que en el 2018 se diera un plazo más extenso hasta el 2022. Otra cosa es que además hay que modificar son los certificados de consejeros de seguridad, en principio era para dar cabida a los embaladores, que ya están, ahora hay que meter también a los expedidores y un cambio que también se somete en esta reunión común es que la fecha de validez o de expiración, todos esos cambios requieren tiempo y un período transitorio.

DOCUMENTO 25. Presentado por Holanda. Está relacionado con requerimientos generales para los discos que protegen las válvulas en los recipientes que son herméticos, de momento lo que se dice en el ADR y RID es que tienen que estar regulada de acuerdo con lo que diga la autoridad competente y lo que indica Holanda es que se debería de hacer un criterio común, ya que muchas veces las autoridades competentes, como también se copian entre ellas, no hay muchas diferencias entre los criterios que se especifican. Pasa lo mismo como en el otro documento de cisternas, se presentó como un documento informal en la reunión anterior pero no dio tiempo a verlo, al haber muchos documentos, y lo que sí se pidió en su momento ya en la discusión previa es que se incluyeran unas disposiciones transitorias para permitir la adaptación de las cisternas en el caso y los holandeses contestan que no les parece que hagan falta porque de facto ya los requisitos son bastante homogéneos.

DOCUMENTO INFORMAL 9. Presentado por AEGLP. No está demasiado de acuerdo, en su momento presentaron un informal al informal que pero ninguno de los dos se terminó de discutir, siguen teniendo varios inconvenientes a la propuesta.

D. Enrique Sánchez indica que en principio el tema de los discos de ruptura cree que está suficientemente especificado tanto en códigos de diseño como en normas técnicas, es decir, existen normas CEN que recogen todos los aspectos que afectan al disco. Cree que el problema que ha hecho que no se hayan pasado a homologación es que no es un elemento que está sometido en sí, no tiene una cavidad que este dentro de la presión, como puede ser es una válvula de seguridad o puede ser una válvula de cierre que es un dispositivo de presión de acuerdo con la directiva de equipos a presión, después si está o no excluido es otra cosa. Y las válvulas de seguridad tienen que ser para equipos a presión y para cisternas de gas, la Directiva de equipos a equipos a presión transportables solicitaba el marcado CE; ahora ya hay válvulas de gases que están con marcado PI. El disco ya es otra cosa distinta porque es sencillamente una membrana que tiene una serie de entallas que se someten a un determinado ensayo para que rompan a un determinado valor, y eso está perfectamente recogido en el disco de ruptura que tiene una pequeña pestaña donde viene todos los datos, pero no se ha debido de someter a una aprobación de tipo que cree que ahora es lo que están intentando hacer, es decir que estén mejor documentado, piensa que está suficientemente documentado y controlado.

DOCUMENTO 27. Presentado por Suiza. Relacionado con los textos adoptados para el 2017, y en concreto para la disposición especial 363. Se aprobó ya en el Libro Naranja y entra en el ADR 2017 una segregación de



lo que puede ser el número ONU de vehículos de maquinaria y motores en vehículos por una parte, y maquinaria por otra y además vehículos separados por distintos números ONU en función del combustible que tengan. Se ha hecho un seguimiento de las propuestas que han ido apareciendo, esto es un tema más o menos semieditorial porque hay una referencia dentro de la disposición especial 363 que dice que se aplica cuando el combustible está en cantidades superiores a la especificada en la columna 7 a de la tabla A, que para estos números ONU dice que es cero con lo cual en todos los casos va a ser de aplicación, y propone directamente que se tache esta frase al no aportar nada.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si esta frase la van a eliminar en general en cualquier tipo de situación o solo para lo que sería la disposición especial 363. La LQ en la tabla que dice tiene cero pero el gasóleo no tiene cero.

D^a Silvia García le contesta afirmativamente, solo afecta a disposición especial 363. Al gasóleo no le afecta, le afecta a los números ONU que se crean de maquinaria.

DOCUMENTO 29. Presentado por Italia. Está relacionada con las obligaciones de los participantes, lo que pide es que las obligaciones de todos los participantes queden documentadas, contrastadas y firmadas que las han realizado y que los documentos en relación con este punto se guarden durante al menos tres meses. Es una propuesta que se discutió ya en el RID y se solicitó que se mandará a la Reunión Conjunta.

D. Eduardo Gómez dice que la propuesta en sí no le parece mal, hay obligaciones que va a ser un poco complicado plasmarlas en un documento. Lo único que pide es aumentar los tres meses a un año, que es el plazo que se tiene legalmente establecido para cualquier documentación de transporte guardarlo durante un año, simplemente por equivalencia y armonización con el resto de la documentación que se tiene que guardar.

D. Philippe Le Bail dice que desde FEIQUE están viendo que esto aporta más burocracia desde el punto de vista del cargador ya se cumplen las obligaciones de los check list con el anejo II, con lo cual se aporta más documentación y se garantiza la cadena de carga RID/ADR, por lo tanto se pierde flexibilidad en lo que son las comprobaciones reales, aquí se está hablando de documentar una lista de comprobaciones. También ve una incongruencia cuando se habla de incluir unos check list para las condiciones generales, cree que el check list está enfocada a puntos muy técnicos.

D^a Silvia García dice que así es, y que lo que pasa es que con la formulación que propone Italia no necesariamente un cargador tendría que complementarlo con el check list, bastaría con firmar un papel diciendo que ha cumplido sus obligaciones con respecto a la carga en el camión y ya está. No necesariamente implica tener que firmar las listas de chequeo, aunque sería razonable que así se hiciera, en principio Italia directamente no hace referencia a estas listas.

D. Philippe Le Bail pregunta que si no hace doble uso de la emisión de la carta de porte simplemente.

D^a Silvia García entiende que, personalmente no defiende mucho la propuesta de Italia pero él lo está viendo exclusivamente desde el punto de vista del cargador. Hay otros intervinientes en la cadena de transporte y estamos hablando de que todos ellos debieran de documentar que han realizado sus tareas de la manera que les toque, el transportista tendría que documentar que ha hecho la inspección visual, el descargador que lo ha descargado adecuadamente; no solamente el cargador también todos los demás, el expedidor es el que hace la carta de porte y es el más relacionado documentalmente con la carta de porte pero en principio los demás no han participado en ese documento.

D. Eduardo Gómez dice que hay múltiples obligaciones, hay obligaciones que exigen tener procedimientos para desarrollar una serie de labores no solo el cargador, se está hablando del conductor, del transportista, de todas las figuras que aparecen en el ADR hay una serie de procedimientos, se le hace responsable de tareas y al hacerle responsable se supone que hay una mecánica, una forma de trabajar, unos procedimientos eso es lo que Italia está pidiendo que se plasme en algún tipo de documentación que exista, no se está hablando de la check list, va más lejos. La forma de trabajar lo tienen que plasmar en algún tipo de documentación y guardarla durante tres meses, que la propuesta es aumentarla a un año.



D. Enrique Sánchez dice que está conforme con la propuesta porque cree que ya está dentro de la propia reglamentación, porque si tenemos que hacer una serie de actividades, y si tenemos unas responsabilidades lo normal es que el que sea responsable tenga la justificación, sobre todo, en lo que dice aquí "respecto a las materias de seguridad en relación con ese tema". Dentro de la propia reglamentación cuando asignan una responsabilidad tenemos que tener los registros las pruebas para justificar que esa responsabilidad ha sido cubierta, o sea que postura de que esto quede definido en la reglamentación le parece correcto, pero cree que ya está nuestra lista de comprobación, no necesita obligatoriamente que este la lista puede haber un documento donde se diga que se ha cumplido la comprobación de todos los elementos, no nos obliga, en el año noventa y tantos se quitó la obligatoriedad de la lista pero no la de ejecución de esas actividades, y el que hace cuatro puntos a lo mejor tiene un procedimiento en donde diga los cuatro puntos y justifica mediante otro documento que eso lo tiene hecho sin tener que hacer una lista de un check list.

D. José Antonio Rodríguez dice que el hecho de que una empresa tenga un procedimiento preestablecido escrito de los pasos a seguir, eso indica nada más que tiene un procedimiento. Si lo que se pide es conservar un documento de la actuación puntual de cada operación, el procedimiento no sirve en si mismo, tendría que generar otro documento que indique que se ha aplicado este procedimiento, habrá que hacer algún tipo de documento y si no se preestablece algún requisito todo este documento no sabe cómo esto va a llevarse a cabo. Es cierto que mucho papeleo en España a día de hoy tenemos actuaciones que a priori no es necesario cumplimentar, pero podía ser una manera de comprobarlo, pero eso es la carga y descarga. Tener el mero procedimiento entiende que no vale porque eso está ahí mientras no se modifique.

D. Jorge Mérida dice que ve una sola pega con lo de las obligaciones del consejero de seguridad. Al final si ese procedimiento no existe, tiene que existir la formación, el registro de la formación también tiene que estar, es decir al final se está duplicando un poco determinadas actividades de comprobación de obligaciones.

D. Eduardo Gómez dice que no está de acuerdo. Esto es al margen de consejero de seguridad, la empresa para hacer lo que tenga que hacer tiene que tener, no le llama procedimiento para no confundirse con el consejero de seguridad, un manual, un guion, algo eso es lo que le están pidiendo que tenga ese algo y que lo tenga físicamente bien en un soporte informático en un papel o lo que sea efectivamente luego en el día a día se supone que ese algo se está cumpliendo.

D^a Silvia García comenta que en este documento no están de acuerdo, haciendo referencia a la postura de D. Eduardo Gómez, ella cree que están pidiendo específicamente un papel de cada envío separado, con el fin de que si hay algún problema en algún caso, que si realmente a ti te hacen firmar que cada envío específicamente está bien hecho, esto realmente promueve que cada uno se sienta más responsable de lo que está haciendo y se lo tome un poco más en serio esto a priori sería positivo. Pero si esto redundante a que cada transportista firme una cantidad ingente de papeles que diga he cumplido con mis obligaciones del punto 1.4.2 y punto 1.4.3 de manera correcta en los transportes que he realizado y firma uno por cada día del año, si esto es lo que al final se va a producir, no vale para nada. La mayor pega que ve a esto es que está escrito de manera tan general que solamente vale para una guerra de abogados, pero no para un incremento real de seguridad, es su visión particular.

D. Eduardo Gómez dice que efectivamente no están de acuerdo, en el caso de que eso sea así dice a los asistentes que llevan muchos años en esta Subcomisión que se acuerden del TPC en la carta de porte ponía una coetilla "diciendo que el envío se había realizado de acuerdo con" y que aún se ve en alguna carta de porte con eso "de acuerdo con el cumplimiento del ADR". Pregunta si es eso lo que piden; él cree que no, piensa que dicen que cualquiera de los intervinientes aparte del transportista, tenga manuales, instrucciones algo para realizar sus labores y que eso esté por escrito, entiende que es eso y no envío por envío porque eso es sencillísimo es poner esa coetilla en la carta de porte y se le dice a los italianos eso ya lo teníamos y lo quitamos porque no sirve para nada.

M^a Ángeles Montero dice que desde el punto de vista de la Inspección de Transportes se tiene ese problema documental, es decir, si alguna vez va a una empresa la palabra es procedimiento, siempre ante cualquier tarea en aras de la seguridad siempre es procedimiento, sea responsabilidad del consejero de seguridad, sea



responsabilidad de cualquier empresa que no tenga esta figura, siempre es el procedimiento, las tareas siempre tienen que estar procedimentadas y por supuesto hay que demostrarlo gráficamente, da igual que sea en un ordenador o de otra forma. Simplemente lo que está diciendo que esos procedimientos se demuestren, se categoricen y que se guarden no tres meses, y le parece muy bien que sea un año que es lo que se está obligando en toda la documentación por supuesto en caso de accidente tendrán que demostrar que se hicieron las comprobaciones. Los procedimientos deben de estar sistematizados en aras de la seguridad de todos los intervinientes, es su caballo de batalla y muchos de los presentes lo saben. A ella le vale cualquier cosa porque en todas las normas ISO el check list ya está abandonado, hay gente lo lleva en el camión y que todavía lo da, la declaración del expedidor no es necesaria, lo que dice es que todos esos procedimientos estén sistematizados y argumentados gráficamente y que se guarden. Ella ve lógico que se guarde durante un año la documentación.

D. Fernando Fernández dice que por aclarar que en los procedimientos, por supuesto las normas ISO son voluntarias de calidad, medio ambiente etc., y los procedimientos pueden existir o no y no son obligatorios tenerlos, salvo que una normativa como la nuestra de consejeros de seguridad o ésta que se pretende cambiar haga obligatorio una evidencia de que se cumple con esos procedimientos. La obligación que pide Italia ampliándola a un año es totalmente lógico, es el período normal y lo que nos piden es que una evidencia que se ha cumplido con ese procedimiento o cualquier otra norma que tengan ellos para llevar a cabo esas tareas. El procedimiento en si no es obligatorio, salvo que se lo exija una legislación, o bien este certificado en una norma ISO o se lo auto exige pero la evidencia es lógico que se pida.

D. Philippe Le Bail dice que en el documento hay dos puntos claves, uno el plazo se habla de tres meses con los cual nos hace entender que es puramente operativo, que la intención de Italia es ir a cada operación, por lo tanto están apuntando al check list y están apuntando a criterios técnicos cosas, desde su punto de vista que lo que quiere es la mejora de anejo II que es la lista de comprobaciones, por lo tanto en su opinión desde FEIQUE doble uso, después otro uso que se comenta en el último texto hablando de la trazabilidad que dice que operación a operación, y cada operación nos encontramos con una bola documental tremenda y esto creemos que no aporta seguridad.

D^a Silvia García cree que lo que sí queda patente que el texto tal y como está escrito es que no está claro, da lugar a dos interpretaciones muy distintas, en la primera interpretación se tiene que hacer envío por envío, papel por papel. En la segunda interpretación es un procedimiento general que se adapta siempre y solamente se tendría que apuntar algo si algo se hiciera distinto o si hubiera algo destacable que ocurriera. Son dos enfoques distintos, la parte burocrática que habría que cumplir sería distinta y no sabe a que se refiere pero cree que lo que sí se puede hacer llegar claramente por parte de nuestras Subcomisiones es que el texto no nos parece que este formulado de una manera clara y habría que clarificarlo mucho más para que no tuviéramos discusiones al respecto. Aprovechando que todavía quedan reuniones este bienio se puede solicitar un texto más claro.

D. Arturo García querría poner también de manifiesto que en el caso de las exenciones parciales y totales igual uno de estos puntos de este documento habría que tenerlo en cuenta. Transportistas que no tienen formación, habitualmente, aunque tienen obligación de tenerla, conductores, personal de carga que cargan pequeñas cantidades o cantidades limitadas o exención parcial también tendrían la responsabilidad de realizar este documento habría que hacer una labor de divulgación muy importante.

DOCUMENTO 30. Presentado por EIGA. Desde hace años se está trabajando el reconocimiento mutuo de recipientes a presión entre Estados Unidos y Europa, significa que desde hace como dos años y medio EIGA y la asociación americana CGA están redactando un escrito para enviar al Gobierno americano para empezar a solicitar que esto se tenga en cuenta, después de la última reunión conjunta celebrada en marzo se lanzó un acuerdo multilateral, hay un acuerdo multilateral, que España no ha firmado, que se va renovando sucesivamente por tiempo ilimitado se ha vuelto a lanzar pero limitado en el tiempo a tres años hasta 2019, en principio es lo que hay de plazo para que estas asociaciones terminen su escrito y se lo remitan a los americanos para que lo miren y dictaminen lo que tengan que dictaminar. Es verdad que el gobierno americano, hasta ahora esto se ha hablado en el Libro Naranja, y muestran su inclinación a favor de dar pie a esta petición que se va a realizar por estas asociaciones. Como todos los procedimientos legislativos lo que opinen los



funcionarios no es garantía de nada en ningún gobierno de ningún lado, por lo que puede haber sorpresas en algún lado. Este documento es para informar que se está trabajando y lo que propone es que una vez que se halla hecho efectivo aunque ahora es parte de un acuerdo multilateral lo quieren incorporar dentro del RID y ADR.

D. Jorge Mérida quiere volver a reiterar, desde su Asociación que es un tema que se transmite como problema real, que se puede ver que el acuerdo multilateral lo han firmado todos los grandes países industrializados. Es un problema muy pequeño a nivel de números de envases, pero muy grande a nivel de disponibilidad del producto; no es que se quiera traer todos los envases americanos a Europa, son gases muy determinados que solo se fabrican en Estados Unidos y hay que traer de allí en botellas DOT porque ellos solo traen botellas DOT.

DOCUMENTO 31. Presentado por Holanda. Está relacionada con un grupo de trabajo informal que se creó en relación con el revestimiento protector interior de las cisterna, han propuesto una disposición especial para una TU que quieren asignar exclusivamente a unos números ONU específicas y que limitan el uso de las cisternas de aluminio con revestimientos para estos números ONU y para ciertos valores del pH de las sustancias que se transportaron.

D^a Nuria Román dice que el documento además propone redefinir lo que se entiende por revestimiento y además pide una certificación del fabricante, cuando el revestimiento se aplica a la cisterna y que se inspeccione el revestimiento durante la inspección visual de la cisterna.

DOCUMENTO 32. Presentado por EIGA. Quieren que no solamente para botellas también para botellones o bidones a presión se puedan poner los datos de las inspecciones con un anillo en el cuello del botellón, dicen que les ha resultado práctico y lo quieren extrapolar, entiende que como el botellón es más grande que la botella habría menos problemas para grabarlo en el propio botellón.

D. José Antonio Rodríguez pregunta que si el anillo de forma independiente o un elemento supletorio.

D^a Silvia García dice que un elemento supletorio que solamente se pueda desconectar del cilindro quitando la válvula.

D. Jorge Mérida quiere aclarar que el 100% de las botellas lo llevan, este sistema está más que probado. Los anillos de plástico o de metal que resisten los 10 años , simplemente es que cuando se va grabando al final se tiene que ir buscando la fecha en las botellas, es un problema de limitación de espacio, y otro es la búsqueda del dato correcto cuando tiene siete u ocho fechas dependiendo si está grabado mejor o peor da mucho trabajo saber si lo puedes llenar o no, por la forma y el color del anillo se sabe si está o no en prueba. Es muy buena práctica, y para las botellas es básico, entiende que para los botellones no generaría ningún problema, es algo que está funcionando en el mercado tranquilamente.

DOCUMENTO 33. Presentado por UIC. Es una petición de interpretación con relación al nombre técnico del documento de transporte. La primera pregunta es si el nombre técnico del documento de transporte, al igual que el documento de transporte en si tiene que estar en alemán, francés e inglés aparte del idioma del país emisor, y además que si el transportista debe estar en posición de poder juzgar si el nombre técnico se ha incluido de manera correcta en estos idiomas, con lo cual habría que ampliar el carnet ADR también a más idiomas. Realizan dos preguntas, la primera si aplica el criterio de que tiene que estar en un segundo idioma también, la segunda es si el transportista debe verificar si está correctamente insertado este nombre técnico en el idioma que no sea el suyo.

D. Eduardo Gómez dice que en cuanto a la inclusión del nombre técnico en dos idiomas dice claramente que de no ser el inglés, francés o alemán la identificación de mercancía los datos tienen que ser en inglés, francés o alemán entiende que los nombres técnicos en inglés son muy parecidos a los castellanos pero con variaciones. En cuanto a la segunda propuesta referida a que si el conductor tendría que saberlo, rotundamente no, eso es labor del expedidor o del cargador, está escrito en el ADR.



D. Fernando Fernández dice que en el 5.4.1. habla de los idiomas, entiende que un nombre técnico que al estar hablando de productos químicos y con una cualificación específica quién lleva a cabo ensayos fichas de datos seguridad etc., hay nombres técnicos de compuestos que existe solamente en un idioma y la traducción no es fácil. No está de acuerdo en que haya que hacer la traducción a otras lenguas de nombres técnicos.

D^a Silvia García dice que personalmente duda que se presente el problema de que el nombre técnico exclusivamente exista en castellano, pueden que existan marcas comerciales que estén reconocidas internacionalmente como nombres técnicos, le parece muy rara la posibilidad de que exista algún producto que no tenga el nombre técnico en inglés o en francés; el problema es inverso; se tienen la carta de porte en castellano y se tiene que rellenar en inglés, entiende, y el problema de traducción del nombre técnico al inglés no se va a tener el problema. La obligatoriedad de aplicar el 5.4.1. al nombre técnico le parece claro .

DOCUMENTO 34. Presentado por Austria. Se quiere aclarar el caso de las inspecciones visuales por parte de los transportistas en los casos en los que los contenedores estén sellados por empresas, no sellos oficiales, y no se está hablando de inspecciones oficiales, ni de carreteras; se habla de la inspección visual del transportista, por ejemplo los precintos de cualquier tipo puestos en la puerta del contenedor. Austria lo que quiere es modificar el texto del 1.4.2.2. diciendo que la realización de las inspecciones visuales del contenedor por parte del transportista no hay que hacerla en caso de que el contenedor tenga un certificado de arrumazón. Desde julio de este año, en todos los puertos hay que pesar los contenedores, en el puerto o antes del puerto lógicamente cada vez es más importante para la gente de puertos el garantizar que no se ha metido o sacado nada, y que esto facilita las maniobras del puerto si tiene un precinto y un certificado de arrumazón entonces el transportista quedaría exento de realizar la inspección visual. De esto se deduce que Austria opina que la inspección visual de momento hay que hacerla si o si en todo caso abriendo los contenedores.

D. Eduardo Gómez dice que ellos en el caso de que no lleva certificado de arrumazón o un precinto oficial se niegan en rotundo a que el conductor abra un contenedor y haga una inspección visual; eso es obligación del cargador, y así lo dice muy claramente el Real Decreto 97/2014 y el ADR, el hacer partícipe al transportista de una obligación de un tercero no le parece razonable.

D^a Silvia García dice que eso ya está escrito en el 1.4.2.2.1 c, pone asegurarse visualmente que los vagones vehículos y sus cargas no tienen defectos obvios.

D. Philippe Le Bail cree que hacer mención a la supresión de una pequeña palabra que es “cuando proceda” con lo cual pensamos que ese “cuando proceda” hace referencia a toda la casuística de casos específicos obviamente un contenedor no se puede abrir en el caso de mercancía peligrosa o precintos aduaneros con lo cual creen conveniente mantener “cuando proceda”.

D^a Silvia García dice que la diferencia base está en que Austria interpreta que hay que abrirlos, este documento se basa en que un documento informal que se presentó en la última reunión, y que lo que estaba claro era que no estaba nada claro y cada uno interpretaba de manera diferente que es lo que había que hacer.

D. José Antonio Rodríguez dice que Eduardo Gómez dice que el Ministerio de Fomento no es partidario de trasladar al transportista el problema de los bultos, pero operativamente en la práctica está habiendo sanciones porque los bultos no cumplen, o no llevan etiquetas y demás. Y de hecho una de las quejas que tienen los conductores es que muchas veces no pueden observar la carga porque no están presentes en ese momento, puede verificar lo que puede verificar pero no la totalidad de los bultos y reiteradamente ha habido muchos casos de una disconformidad en los bultos, y a partir de ahí se abre un expediente sancionador para el transportista, el cargador o quién corresponda.

D. Arturo García dice que es conveniente aclarar primero los criterios para la estiba correcta e incluir en el régimen de sanciones una sanción al efecto, sobre todo de las mercancías peligrosas porque que sepamos actualmente la única sanción que tenemos por el tema de la estiba sería la caída de la carga en la calzada. Pedir cosas adicionales mientras previamente no se haya dicho cuáles son las condiciones de estiba parece que viene un poco lejos, si no se dice primero que es una estiba correcta, la inspección visual tampoco acarrea mucho porque no hay un formato de estiba.



D^a Silvia García dice que es un problema del baremo español, no es un problema general.

D. Enrique Sánchez dice que otro aspecto importante es que cuando se hace la carga por parte de un cargador y le quiere asignar la responsabilidad al transportista, normalmente en muchas cartas de porte aparece que el transportista y haciendo firmar lógicamente al conductor de que la carga y la estiba se ha realizado correctamente y así pretende asignar la responsabilidad directamente al conductor, es bastante habitual en las zonas que conoce tanto en el norte como en Cataluña. En el ADR está claro y en el 97 también, la responsabilidad era de los intervinientes de acuerdo con el ADR dice la autoridad competente tiene la responsabilidad se puede asignar al transportista o al cargador.

D. Eduardo Gómez dice que aquí hay dos problemas, uno el que ha dicho D^a Silvia García, lo del baremo es un problema español, hace años existía un concepto que era la mala estiba eso paso a la Dirección General de Tráfico porque va en función de la seguridad del tráfico eso está en el Reglamento de Circulación, por eso no aparece en el baremo de transportes, sigue existiendo. En segundo lugar para esto sirve la propuesta italiana, si estuviera escrito quién es responsable y demás por mucho que le hagan firmar al conductor si hay un procedimiento diciendo quien carga y quien es responsable, porque al conductor si se le dice que firme, firma, pero si se le dice al empresario de transportes, no lo firma, sirve para esas cosas. En tercer lugar existen los recursos y se aporta el medio de prueba el instructor pedirá responsabilidades a quién corresponda.

DOCUMENTO 36. Propuesto por CEN. Es una propuesta para clarificar el significado de “casos especiales” en dos puntos del ADR, 6.8.2.4.1 y 6.8.2.4.2. En la última reunión el Reino Unido pidió que se pudiera sustituir la prueba hidráulica por prueba de gas siempre y no sólo en casos especiales; el grupo de cisternas estudió esta propuesta y dijo que no. Se le pidió al CEN que desarrollara una norma para ensayos con gas y si cuando existiera esa norma si se podía permitir. En este documento el CEN pregunta cuáles son los casos especiales porque si no no puede desarrollar una norma al respecto. Entiende que lo que quiere el CEN que cada uno de los países aporte que han considerado ellos que es un caso especial para poder elaborar la norma.

D. Enrique Sánchez dice que siempre se ha mantenido en España en cada caso concreto, cuando se quiere aplicar hay que hacer la correspondiente documento y solicitar la autorización de la autoridad competente y ésta normalmente, si está justificado, se puede hacer y no hay problemas de seguridad, se concede si efectivamente es razonable.

D^a Silvia García dice que para recipientes a presión y para cisternas portátiles esta misma coetilla no existe, cuando realmente son casos muy parecidos, son las mismas cisternas, unas más grandes que otras y, en caso de que sea la cisterna portátil, no se tiene que justificar que sea un caso especial, que no sabe cómo se justifica, sino que se puede aplicar este método siempre que sea adecuado pero sin necesidad de tener que justificar que es un caso especial.

D^a Francisca Rodríguez aclara que lo que dice el texto de la nota a la que están aludiendo dice que “en casos particulares y con la conformidad del perito autorizado por la autoridad competente se podrá sustituir lo autorizado por la autoridad competente. Se podrá sustituir el ensayo de presión hidráulica por un ensayo por medio de otro líquido o de un gas, siempre que eso no ofrezca peligro”. Lo que están diciendo es que son esos casos particulares.

D^a Silvia García dice que la cuestión es que en el capítulo 6.7 el párrafo es muy parecido pero no habla de casos especiales

D^a Nuria Román dice que ahora mismo, tal y como está redactada la nota, nosotros, que hemos consultado todos los documentos con los organismos de control, ahora mismo aplicando esa nota lo que tiene que ocurrir es que un organismo de control que hace la inspección de estas cisternas y, por tanto, tienen que hacer las pruebas pertinentes decide, en función del caso, si las pruebas las va a efectuar con agua o con gas, y si es con gas qué condiciones tiene que cumplir, puesto que no va a hacer la prueba con agua; no hay que solicitar ninguna autorización ahora mismo a nadie ni nada de nada; con lo cual el decir que se precise porque el CEN va a definir una norma, en principio estamos a favor ,pero al final tiene que ser el análisis de caso por caso el



que determine si la prueba es pertinente hacerla con gas, y en qué condiciones se tiene que efectuar. Ahora mismo no es posible, no quiere decir que en España esté prohibido hacer esa prueba, ni en España ni en ningún país del ADR.

D. Enrique Sánchez dice que para botellas de gas sí que está la nota, las botellas de gas se puede hacer la sustitución y en el caso de las cisternas portátiles lo tiene que mirar con detalle, es muy traicionero y por eso está metido en el sitio donde está.

D. Jorge Mérida indica que sobre los casos especiales de las cisternas no aisladas al vacío de gases licuados refrigerado a alta temperatura CO₂ protóxido sobre -30º en ese caso se hace las pruebas con gas, nunca con agua. En los gases licuados refrigerados las cisternas no están aisladas al vacío, son cisternas con recubrimiento de poliuretano u otros tipos de aislamiento.

D. Arturo García dice que habría que tomar nota también del combustible de aviación 1863 y la gasolina, que normalmente toda el agua que vaya en los aviones y si pasara algo de agua a las turbinas podrían quedar obstruidos los inyectores.

Dª Silvia García pregunta cómo se está haciendo en este momento.

D. Arturo García dice que en este momento tendrían dos operativas de transporte hasta los centros de los aeropuertos que lleva las revisiones habituales, lo que pasa es que cuenta mucho secar el agua.

D. Eduardo Gómez dice que se está hablando de las inspecciones periódicas de las cisternas, y no de la operativa del transporte que esa ya la conocemos. D. Arturo García dice que hay que hacer la inspección a los tres años de una cisterna da muchas complicaciones, entonces lo que habitualmente se hará es solicitar la exención que dice la nota pequeña y en cambio en los aeropuertos hay un sistema de filtros que es bastante más complicado que una cisterna convencional de carretera, en los aeropuertos se tiene un último filtro antes que pase a la turbinas de los aviones y esto sí que se ha solicitado permisos especiales. Estas últimas son las que realmente tienen su permiso.

Punto 4. Otros Asuntos.

D. José Antonio Rodríguez dice que es con respecto al Acuerdo Multilateral M-300 relativo a la venta en ruta, que al haberse publicado con la indicación de incluir en el documento de transporte conforma a los términos, esto que en su momento el acuerdo multilateral anterior también lo recogía por parte de la Administración se acordó que no era necesario incluirlo en la carta de porte, la pregunta es si seguimos igual o hay que hacer esta anotación cuando lo haga conforme a este acuerdo porque esta al final está recogido en nuestro Real Decreto 97/2014.

D. Eduardo Gómez dice que efectivamente está recogido en el Real Decreto mencionado la firma del acuerdo es porque afecta a Portugal las mismas materias, a nosotros no nos afecta porque ya lo tenemos en el Real Decreto para el transporte nacional.

D. Silvia García dice que no nos afecta si vas a circular solamente por España, es decir, si solo circulas por España a priori no tienes necesidad de acogerte al acuerdo multilateral, pero si piensas circular hacia Portugal pues hay que hacer mención en la carta de porte de ello.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si se sabe algo sobre la normativa del informe anual.

D. Eduardo Gómez dice que el proyecto ya se ha mandado a tramitación; recoge prácticamente todo lo que se dijo en la última reunión de esta Subcomisión. Hay variaciones, por ejemplo recoge la obligatoriedad de remitirlo por vía informática exclusivamente y recoge la obligatoriedad, tal como dijo la representante de Cataluña, que cree que una ley de procedimiento Administrativo de que previamente los consejeros de



seguridad que quieran mandar el informe tendrán que acreditarse como autorizados por la empresa para hacerlo en la comunidad autónoma donde vayan a remitir el informe. En todo caso la empresa tendrá que acreditar a alguien para presentar ese informe bien sea un empleado de la empresa o bien sea el consejero de seguridad. Lo que se ha eliminado es, como ya solo va a ser vía informática, todos los cuadraditos del modelo actual se han puesto en articulado, y en la aplicación aparecerá el cuadrado con los campos a rellenar.

Probablemente los informes anuales que haya que elaborar el año que viene tendrán que hacerse en la misma aplicación que este año; la intención es publicar la orden con tiempo suficiente para poder acreditarse en la nueva base con tiempo suficiente, por lo que el período transitorio va a ser amplio. Y se recuerda que todos aquellos informes anuales presentados en papel serán devueltos.

D. José Antonio Rodríguez pregunta por si se ha determinado el tema de la declaración de materias.

D: Eduardo Gómez contesta que se quedó al final que había que poner el grupo de embalaje y las etiquetas de peligro. Se ha variado primero etiquetas de peligro y luego grupo de embalaje para que aparezca la clase en primer lugar. Y en cuanto al tema de las rutas sigue como ya se acordó se desestimó en parte la petición de la Dirección General de Protección Civil, queda el código postal, el domicilio de carga y descarga y etiquetas y grupo de embalaje y la cantidad. Ahora queda ver que alegaciones de las Secretarías Generales Técnicas que se han enviado, y no tiene duda que el Ministerio del Interior va a alegar algo y en el caso de que la Secretaría General Técnica de este Ministerio crea conveniente incluir algo de estas alegaciones en el texto se incluirá.

D. Silvia García comunica que la siguiente reunión de esta Subcomisión será el próximo día 3 de noviembre y que el 15 de noviembre se va a celebrar una reunión para ver los documentos que se van a presentar en la siguiente reunión del Libro Naranja y a la que se va a invitar a todos los miembros de las cuatro subcomisiones. 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 12:40.

Madrid, a 9 de septiembre 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