



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 9 DE MAYO DE 2019.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP15, a celebrar en Ginebra del 13 al 17 de mayo de 2019.

Asisten:

Presidente:

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

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Fomento

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento

D^a Irene González Álvarez, del Ministerio de Fomento

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D. Maximiano Mogollón Moreno, del Ministerio del Interior

D^a Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

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

D^a Nuria Cosido Pardo, de SEDIGAS

D. Esteban Pajares, de la Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Enrique Sánchez, de BEQUINOR, excusa su ausencia.



En Madrid a las 10:05 horas del día 9 de mayo de 2019, en la sala de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la próxima reunión del WP15 que se va a celebrar en Ginebra del 13 al 17 de mayo de 2019.
- 4.- Asuntos varios.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A través de D. Enrique Sánchez Mota nos ha llegado un escrito de D. Pedro Mañas hijo de D. José Luis Mañas que ha fallecido hace unos días y va a proceder a su lectura.

Estimados miembros de la Subcomisión Interministerial del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, me permito escribirles para comunicarles la triste noticia del fallecimiento de mi padre D. José Luis Mañas La Hoz, que durante tantos años formo parte de esa Subcomisión. Tal vez algunos sepan de la profunda depresión en la que llevaba sumido José Luis durante el último año y medio, aun así estamos seguros que incluso durante estos duros meses mi padre solo guardaba buenos recuerdos de su labor entre ustedes tanto a nivel personal como profesional. Confiamos que a pesar de sus malos momentos también ustedes le recuerden como la persona vitalista y comprometida que fue.

D^a Silvia García también cree que desde esta Subcomisión tienen que agradecer, sin duda la labor que ha ejercido D. José Luis Mañas durante tantos años en esta Subcomisión ha sido un pilar que siempre ha estado aquí en el transporte de mercancías peligrosas y que muchas veces nos ha recordado los orígenes de la normativa, de donde vienen las cosas y también los problemas de calle que al final son los que se tratan de resolver. Desde aquí y en nombre de todos los que integramos esta Subcomisión nuestro más sentido pésame a la familia.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.



Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede del Actas de las reuniones anteriores

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 15 de marzo de 2019 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima WP-15, a celebrar en Ginebra del 13 al 17 de mayo de 2019.

D^a Silvia Garcia informa que simultáneamente a la reunión del WP15 se va a celebrar la una Conferencia de las Partes del ADR y como representante de España el Ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación ha nombrado a D^a Irene González con poderes plenipotenciarios. El único fin de esta reunión es quitar la palabra “europeo” del título del ADR, para ello es necesario un proceso formal diferente que requiere la acreditación de las personas que van a ir en representación de los países y también un cuórum de asistentes al ser necesario el voto con una cierta mayoría y la no oposición de ninguna de las partes a posteriori en un procedimiento escrito. El único documento técnico que se presenta a esa reunión es la eliminación de la palabra “europeo” del título del ADR.

La reunión de hoy se va a centrar en los documentos que se van a presentar en la reunión habitual del WP 15 que se celebrara, como es habitual, de lunes a viernes con una interrupción el lunes por la tarde que es cuando va a tener lugar la Conferencia de las Partes.

Debido a la poca asistencia pregunta si quieren que se revisen todos los documentos presentados o solo aquellos que tengan interés para los presentes. cree que sería mejor, si todos están de acuerdo, si quieren que se vean documentos completos o prefieren que se revisen todos.

D. Jesús Soriano cree que es mejor comentar los documentos que les interesa a los asistentes.

Los documentos que interesan a los integrantes de la reunión son los siguientes:

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/7. Presentado por Suiza. Hace referencia a los transportes en unidades de transportes de contenedores cargadas con cantidades limitadas, quieren que se marque con la marca y las etiquetas de cantidades limitadas y a su vez inciden en la importancia que se consideren para el paso por los túneles.

Asociado con él está el **DOCUMENTO INFORMAL 7.** Presentado por Suecia. Recoge la idea básica del documento suizo que es requerir siempre la marca de cantidad limitada para el transporte en contenedores cuando estos están por encima de los límites de la sección 3.4.13, que son 8 toneladas de cantidad, y sin embargo proponen una manera diferente de llevar a cabo esta obligación.

D. Jesús Soriano comenta que desde FEIQUÉ lo que entiende el documento debería de ser informativo al abrir pregunta, aunque al final en el Capítulo 3 hay una propuesta. Lo que entiende es que el texto que actualmente tiene el ADR en vigor es coherente, evita la



duplicidad en las marcas de LQ y las etiquetas del 5.3.1. y entiende que el capítulo 3.4.13 es válido. La compatibilidad de mercancías LQ y aquellas que no son en LQ bajo y están en la misma unidad de transporte, en el mismo contenedor tienen garantizado la compatibilidad en cuanto a riesgo químico, es decir, no se están mezclando mercancías que no son compatibles y hay una jerarquía en el etiquetado que si se tiene una mercancía que esta envasada por encima de las LQ se debe de marcar con las etiquetas del 5.3.1., no es necesario que se ponga la placa en la unidad de transporte.

Al leer el documento el principal problema que se ve es que hay una incoherencia en el ADR en lo que es la exigencia en los pasos de los túneles E, y por ello proponen que la modificación vaya directamente al texto donde se habla de este requisito exención de túneles de tipo E en el Capítulo 1.9.5.3., donde se podría poner un texto alternativo indicando que no habrá posibilidad de exención por coexistencia con otras mercancías peligrosas cuando en la misma unidad de transporte vaya en LQ y envases que no van bajo LQ.

Básicamente la propuesta alternativa que proponen es un texto que se incluya en este capítulo 1.9.5.3.6 ,que es donde ve que está el auténtico problema. Puede mandar un texto alternativo en el que básicamente sería eliminar la exención de paso de túnel E aprovechando ese vacío legal o ese problema legal que hay cuando hay transporte combinado con mercancías que LQ y mercancías que tienen los envases con mayor volumen.

D^a Silvia García reconoce que no se había planteado la posibilidad de incluir algo en el 1.9.5.3.6, y puede ser una posibilidad.

Para D. Jesús Soriano lo más relevante del documento es el tema de los túneles, que es donde se plantea ese vacío. Si hay que resolver algo de túneles es mejor que se plantee en un capítulo que se hable de ellos y no a uno que hable de marcado de contenedores, de vehículos de LQ porque se está haciendo referencias cruzadas y así el ADR resulta más complejo.

D^a Silvia García entiende que básicamente hay dos problemas simultáneos uno es el problema del paso de los túneles, que es el problema que Suiza planteado en 5 ó 6 documentos presentados en esta reunión, el documento suizo extracta parte de un documento sueco. Los ejemplos que se dan en la tabla son los que presentaron los suecos en una Reunión Conjunta. A los les preocupa el desconocimiento de que haya cantidades limitadas, que aunque lo sean pueden ser en cantidades superiores a las sustancias que están indicadas por las placas/etiquetas. El problema sueco es si hay un accidente se tiene fuera unas marcas de clase 3, que solamente es inflamable, y luego no solamente hay inflamables también puede haber productos corrosivos, tóxico etc que están en cantidades limitadas y se desconoce porque no hay una placa/etiqueta de cantidades limitadas. Los suecos lo que quieren, y por eso plantean el Documento Informal 7, es que cuando haya cantidades limitadas se conozca su existencia al margen si van o no con otras mercancías. Se propone hacer algo parecido a lo indicado por los suizos, pero básicamente es decir que siempre que lleven más de 8 toneladas de cantidades limitadas se lleve la placa/etiqueta de cantidades limitadas independientemente de que se lleve la de la clase correspondiente a



las otras mercancías peligrosas que hay y eso además redundaría a que se aplicaría también las restricciones de túneles.

Se puede decir que hay dos problemas en paralelo los suizos y los suecos van cada uno por su lado pero las dos soluciones coincidirían en que modificando la obligación de llevar placas y etiquetas se influiría en resolver los dos problemas. En principio, la propuesta que podría hacer FEIQUE a los suecos no les vale, y no implica que no sea buena.

D. Jesús Soriano indica que están a favor de criterio que actualmente tiene el ADR y que es el que funciona que es no a la duplicidad y no al sobretiquetado. Cuando se está mezclando cantidades limitadas y cantidades no limitadas si que se aplican los principios de no compatibilidad química entre mercancías, es decir, se va a mezclar en la misma caja del camión mercancías peligrosas pero no unas que son inflamables con otras comburentes, por ejemplo, se mezclaran mercancías como las que ponen en el ejemplo del documento. El ADR establece y prevé las mercancías que se pueden llevar en estos casos, si el vehículo lleva una etiqueta de inflamables se sabe que puede llevar otras mercancías en cantidades limitadas y sus riesgos químicos serán compatibles con, este es el criterio ADR y es el que ellos ratifican y con el que están de acuerdo.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/9. Presentado por Suiza. Pregunta la opinión a los distintos países sobre qué hacer en caso de que haya un camión cargado con combustible que después de descargarlo no queda totalmente vacío, quedan restos residuales, y que al cargarlo de nuevo con otra carga empuja el resto de la carga anterior hacia un depósito único y ahí se acumulan tanto los restos de líquido como los gaseosos de la carga anterior de gasolina. Preguntan cómo se ha regulado los aditivos, aunque no se transportan en grandes cantidades. Suiza reflexiona sobre si esto habría o no que regularlo o que habría que hacer con él. Pide la opinión de los asistentes.

D. Jesús Soriano está en contra del documento, piensa que es enrevesado con un caso muy específico. Cree que no se pueden regular todo al 100%, hay que hacerlo pero es muy difícil y al final las cosas tienen sus límites y hay que hacer una valoración de compatibilidad química entre mercancías peligrosas y no peligrosas y ver si la fase de gas está en equilibrio con la otra fase de gas a una temperatura dada puede ser muy complicado.

Lo que ha encontrado en el ADR en el capítulo 7.5.8.2. es que los vehículos o contenedores que hayan contenido mercancías peligrosas a granel deberán de someterse a una limpieza adecuada, a menos que la nueva carga este compuesta, y esto es lo importante, por la misma mercancía peligrosa de la carga precedente y luego también está el tema de la carta de porte en vacío. Es decir, que si se está cargando un depósito de una mercancía peligrosa y no está metiendo en eses depósito la misma mercancía peligrosa, está metiendo otra cosa que puede o no ser peligrosa, lo que te dice es que tienes que hacer una limpieza adecuada y si no se ha hecho y se han mezclado las cosas no se ha hecho bien no se ha cumplido este capítulo.

Otra cosa que ha encontrado en la legislación española, aunque no esté incluido en el ADR, pero si en nuestro Real Decreto de lavaderos de cisternas dice que es obligatorio lavar, desgasificar o despresurizar cuando haya un cambio de producto incompatible con el



anterior y aquí las palabras “producto” e “incompatible” están muy bien puestas porque cuando dice “cambio de producto” no te está hablando de mercancía peligrosa al poder una materia de otra naturaleza que pueden tener reacciones peligrosas, lo que te dice es que pueda ser incompatible y si lo es y/o si esa mezcla si ese biodiesel y de la gasolina da una mezcla y una diferente fase física de equilibrio entre la fase gas, fase de vapor y la fase líquida y eso tiene riesgo pues no se han hecho bien las cosas.

El problema le parece superebuscado.y en este caso el capítulo 7.5.8.2 del ADR es fundamental.

D. Eduardo Gómez recuerda que este documento se ciñe a productos petrolíferos, combustibles y que actualmente con los sistemas de carga en toda Europa es imposible proceder a una carga de un producto sin haber retirado o aspirado antes los restos de productos líquidos y los gases. En cualquier cargadero de cisternas actualmente en Europa no se puede dar este caso. No sabe Suiza, que no es de la Unión Europea, dispone de cargadero de hace muchos años o que, pero actualmente es imposible la primera maniobra que se realiza en un cargadero es la aspiración de gases y de los restos del producto que quede. No sabe a que viene esta propuesta.

D^a Silvia García también tiene un punto de vista es parecido.

DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/10. Presentado por Finlandia y Suecia. Básicamente lo que pretende conseguir es que un acuerdo multilateral pase a formar parte del ADR. España también ha firmado este acuerdo multilateral con lo cual también este documento es importante para nosotros. Se refiere a incluir a más de un remolque o semirremolque en la unidad de transporte, los filandeses y los suecos en el párrafo 6 dan un ejemplo que es exactamente para lo que lo quieren España, que es la combinación consistente en un rígido, un eje dolly y un semirremolque cumpliendo siempre las especificaciones de pesos y medidas vigentes en cada país. En España los ejes dolly van con matrícula y se considera vehículos para nosotros esto son tres vehículos. La problemática de fondo cree que existe es que en los distintos países europeos no se considera vehículo a las mismas cosas, simplemente el hecho esta en unos países se considera los ejes dolly vehículo y en otros no; por ejemplo está composición de camión rígido y un semirremolque corto está muy generalizado en Alemania, es de las composiciones más habituales que se ven en la carretera y lo que no sabe si es que el dolly lo consideran o no vehículo, posiblemente para ellos no es un vehículo entonces es un problema que no tienen.

D. Eduardo Gómez cree recordar que los semirremolques en Alemania no llevan matrícula, la matrícula la presta el vehículo tractor, y sospecha que el eje dolly tampoco la tiene, no tiene consideración de vehículo al contrario que aquí que el eje dolly tiene matrícula con lo cual es un vehículo.

D^a Silvia Garcia informa que está a favor de esta propuesta y tiene interés de que se apruebe

DOCUMENTO INFORMAL 5. Propuesto por Bielorusia. Proponen que si haya algún depósito específico para el equipo refrigerante que se pueda llevar adicional a los 1.500



litros de depósito que están exentos para combustible del vehículo en si, proponen modificar el 1.1.3.3.a, para que se permita el transporte de 1.500 litros de gasolina o diésel más 500 litros para el equipo de refrigeración. España apoya esta propuesta y tiene interés en que salga adelante, aunque lo ve poco probable.

D. Eduardo Gómez recuerda que esto es una reivindicación que ha mantenido España desde que salió la limitación a 1.500 litros. Los vehículos de más de 300-340 caballos que son los dedicados al transporte internacional llevando el depósito de 700 litros en la tractora con lo cual ya estamos el 1400 si enganchan un equipo de frío, antes los equipos de frío tenían unas capacidades no mayores de 200 litros. En el Documento se piden 500 litros, piensa que no les caben y que han pedido esta cifra por si se le rebajan, llevaban depósitos de 200 litros con lo cual ya se pasaba de los 1.500 Litros y ha habido muchísimas sanciones en el transporte internacional con equipos de frío.

Para España tiene interés la pretensión de Bielorusia en este tema es semejante a la nuestra lo de los 500 Litros le parece absurdo al no caber físicamente, su recomendación es que se apoye esta iniciativa pero no tiene visos de que se lleve a cabo es más que nada un problema económico posiblemente es porque el combustible es más barato en un país que en otro y se quiere atravesar el país donde es más caro repostando lo menos posible. Pero el país donde no se reposta no recoge los impuestos con lo que se gravan el combustible, repite que cree que es un problema económico y no de seguridad al estar los depósitos homologados.

D^a Silvia García pregunta si alguien tiene interés de ver algún documento más. Al no mostrar ningún interés por algún documento más se pasa al siguiente punto del Orden del día.

Punto 4.- Otros asuntos

D. Eduardo Gómez en este punto quiere hablar de las novedades que desde la Dirección General del Transporte Terrestre se está afrontando. El ADR2019 ya está terminado y se ha remitido al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación para su publicación en el BOE y también se ha enviado al servicio de publicaciones para la edición de los libros, lo que no puede dar son plazos, calcula que puede estar a la venta antes del mes de agosto esa es la intención del Servicio de Publicaciones. En cuanto a la publicación en el BOE no sabe cuanto tiempo llevará, pero no es imprescindible su publicación para su entrada en vigor que es el 1 de julio. Probablemente hoy o mañana o como muy tarde a principios de la semana que viene se va a publicar en la web de la Dirección General de Transporte Terrestre, se le pasará a la Comisión para que así todo el mundo pueda tener acceso a los textos sombreados con las modificaciones. Hay un mes por delante para hacer correcciones.

En segundo lugar, el problema de los exámenes de consejeros de seguridad el texto que vayan a manejar en el segundo ejercicio los de nuevo acceso eso, se afrontara en una mesa de coordinación con las comunidades autónomas pero probablemente mientras no esté el libro publicado se permita llevar impreso lo que está en la web. Debido a que muchas empresas, personas, gestorías etc han pedido que la tabla A no esté en pdf para poder extraer las materias concretas que ellos manejan, también se va colgar en Excel, para un



mejor manejo. Repite que a partir del 1 de julio solo queda el ADR 2019 a todos los efectos, incluido los exámenes. La batería de preguntas para los exámenes de consejero de seguridad ya se está modificando y en cuanto se la entreguen se colgará y sustituirá por la antigua para que todo el mundo tenga la posibilidad de tener las nuevas preguntas.

Se está desarrollando ya la nueva aplicación mediante el sistema informático para que las empresas y los consejeros puedan: dar de alta locales nuevos, tramitar bajas etc para que para que puedan realizar diversos trámites de manera informática y se quede grabado automáticamente en la base de datos. Así los informes anuales, realizados este año por sistemas informáticos, si detectan algún problema o algún fallo podrán corregirlo sobre la marcha. Estas son las dos novedades sobre las que se están trabajando en este momento. Poco a poco se va implementando y ya no solo en mercancías peligrosas, todo el tema de tramitación electrónica. Aunque hay poco asistentes rogaría que dieran la mayor publicidad a toda esta información porque todavía hay muchas empresas que desconocen donde tienen que mandar las cosas.

Por último, se va a afrontar la modificación del Real Decreto 97/2014 mediante una orden ministerial para modificar el Anejo 1 y sacar aquellas excepciones que por el Comité de la Comisión Europea han indicado que no tienen cabida en la Directiva 2008/68 como excepciones nacionales. Cuando se tenga el texto definitivo se presentará esta Subcomisión y luego a la Comisión para que todo el mundo sepa que excepciones van a quedar obsoletas y salir de catálogo.

A la pregunta de cuando estará lista la aplicación arriba anunciada, contesta que no hay una fecha prevista se está haciendo un diseño actualmente pasara a fase de contratación para una empresa de informática que lo desarrolle y se realizan las pruebas oportunas a él le gustaría que estuvieran para final de año coincidiendo con el plazo de informe anual

D^a Silvia García informa que en cuanto se cuelgue en la web el nuevo ADR se les comunicara y se pide que si se detecta algún error o errata que por favor se notifique para su subsanación para enmendarlo antes de su publicación en el BOE

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 10:45 horas.

Madrid, 9 de Mayo de 2019

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de las Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras

Secretaria de la Subcomisiones para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras.