



ACTA DE LA REUNIÓN DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2013
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS
POR CARRETERA

Presidenta:

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

Asisten:

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

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

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

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

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

D^a Pilar López Ferrando, del Ministerio del Interior.

D^a. Victoria Aceña Moreno, del Consejo de Seguridad Nuclear

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

D. Fausto Morell Vivo, de Gobierno de las Islas Baleares.

D. Rodrigo Ramos González, del Gobierno de Cantabria.

D. Francisco Soto, de la Junta de Castilla la Mancha.

D. Francisco José García González, de la Junta de Castilla León

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 10 de septiembre de 2013, 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 existir objeciones, queda aprobado el mismo.

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

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 8 de mayo de 2013, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Al no haber objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta RID/ADR, a celebrar en Ginebra del 17-27 de septiembre.

D^a Silvia Garcia informa que del 17 al 27 se va a celebrar la reunión conjunta RID/ADR, en Ginebra, para ella se han presentado una serie de propuestas.

En este punto se van a revisar los documentos del 31 al 62 y los informales del 3 al 23 para que los presentes puedan hacer los comentarios que estimen oportunos y estos se puedan tener en cuenta en la citada reunión.

De los documentos presentados se hicieron los siguientes comentarios:

DOCUMENTO 32, presentado por Suecia, se refiere a la eliminación de la disposición especial 593 para el número ONU 2187, dióxido de carbono como líquido refrigerado en recipientes criogénicos abiertos. La citada disposición



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

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

D. Dulsé Díaz, de CETM.

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, de ANPROMEP

D^a Lucía Páramo, de AEUTRANSMER.

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO

D. Jorge Mérida Lozano, de ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE GASES

D^a Rosa Beaus Romero, de FEDECOS

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

D. J. Roberto Villaseca Gómez, de CONSESUR.

D. Antonio Tascón Fernández, de HENKER IBERICA

D. Oscar Echegoyen, de AEGIC.

D. Antonio García Gimeno, de AEGIC.

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

D^a Sandra Navarro Hernández, de REPSOL QUIMICA, S.A.

D. Julio Villaescusa Izquierdo, de FENADISMER

D. Arturo González Cobaleda, de AECSE.

D^a Clara Rodríguez Ramírez, de AECSE.

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

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

especial para esta materia te manda a la instrucción de embalaje P203 pero esta instrucción no cita este número ONU correspondiente para recipientes criogénicos abiertos. Esto ha llevado a una serie de confusiones que ha originado esta propuesta.

Desde la Dirección General de Transporte Terrestre no se apoya mucho esta propuesta porque creen que es una confusión. D. Eduardo Gómez dice que no están de acuerdo porque la disposición especial que quieren retirar, aparte de permitir los recipientes criogénicos abiertos, marca la exención del ADR para el dióxido de carbono líquido refrigerado cuando se usa como materia refrigerante en productos médicos o biológicos. Estos productos médicos o biológicos con dióxido de carbono están exentos del ADR. Si eliminan la 593, desaparece también esa exención. No están de acuerdo en esta propuesta y en el caso de autorizar el método de embalaje de la P203 en recipientes criogénicos abiertos apoyarían la inclusión de ese número de ONU en la relación de números de ONU que tienen la posibilidad de llevarse en recipientes criogénicos abiertos, pero no retirar la exención 593 porque desaparecería la exención del ADR para los productos criogénicos y médicos.

D. Jorge Mérida piensa el problema puede estar en que el dióxido de carbono es físicamente imposible transportarlo en un recipiente criogénico abierto porque se convierte en hielo seco, que tiene su propio número ONU asignado. El dióxido de carbono tiene que transportarse en un recipiente a presión para que no se transforme en un bloque de hielo seco. Quizás por este motivo se quiere sacar de la exención 593.

DOCUMENTO 34, presentado por el Reino Unido, referente a la eliminación de las disposiciones especiales S5 y S13 para transporte de material radiactivo. La S13 por estar recogida en la CV 33 y la S5 por no aplicarse, supuestamente, al estar eximido en el texto del ADR 1.1.3.6.3. Con respecto a este punto el Consejo de Seguridad Nuclear nos ha indicado que lo que en este documento viene presentado como una corrección editorial realmente no lo es, ya que dos números ONU se verían obligados a cumplir un apartado el 8.3.4 al requerirse así en el punto 1.1.3.6.2, no serían cambios equivalentes. Por tanto, España se va a oponer parcialmente a este documento ofreciendo una redacción alternativa.

El DOCUMENTO 36 es un documento sobre las cisternas que operan al vacío para la eliminación de residuos. En la última reunión se aprobó una propuesta alemana para cisternas que operan al vacío para que se pueda usar como solución alternativa a poner válvulas antillama el hecho de hacer las cisternas a pruebas de explosiones. Los franceses piensan que la solución propuesta protege las cisternas pero no a las mangueras de llenado ni al



D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Enrique Sánchez Mota.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

depósito fijo que se estaría vaciando. La solución que propone Francia es deshacer el acuerdo a que se llegó en la reunión de marzo y volver al texto anterior.

D. Iñigo Elorza dice que como representante del Ministerio de Industria, Energía y Turismo no se va a posicionar sobre esta propuesta y las siguientes que estén dentro de su competencia. Quiere oír primero la opinión de los presentes y después mandara por escrito sus comentarios.

DOCUMENTO 37, presentado por Reino Unido, referente a embalajes flexibles. Un grupo de trabajo de embalajes flexibles ha estado elaborando una propuesta concreta de articulado para transcribir lo aprobado por el Subcomité de Expertos Naciones Unidas, para incluirlo en el ADR y en el RID.

Hay otros tres documentos que van ligados a este; uno es el documento formal número 59 que es el informe del grupo de trabajo mencionado; el segundo documento sería el informal número 4 que contiene toda la documentación básica que se ha discutido en el grupo de trabajo y por último en el informal 10 donde se hacen unas pequeñas correcciones al texto propuesto.

D. Iñigo Elorza dice que el problema que se plantea es de seguridad en la manipulación y en el transporte. Piensa que lo lógico es que estos grandes bultos después de transportarse por vía marítima se tengan que seguir transportando por carretera en un camión o en un tráiler. Sin embargo le preocupa que no siempre puedan tener las características de resistencias laterales u otras protecciones de seguridad y sobre todo el peligro de que se utilicen contenedores CSC según el Convenio de Seguridad de contenedores que en un momento determinado se ice el contenedor junto con la carga, y en ese caso se tiene el total de la carga en el suelo del contenedor, que no están diseñados para concentrar la carga en un espacio tan pequeño. Por todo lo expuesto se plantea un problema de seguridad. Indica que a lo largo de la semana se comunicara por escrito su posición con respecto a este tema.

D. Andrés Herbada no está de acuerdo en todo lo indicado anteriormente con D. Iñigo Elorza, ya que piensa que si es una bolsa flexible se distribuirá bien la carga por el piso del contenedor.

D^a Silvia García dice que el problema de seguridad que ha planteado D. Iñigo Elorza se puede dar en alguna ocasión, dependiendo de la granulometría de la mercancía contenida en el contenedor flexible y la geometría de éste, no siempre, pero que de cuando en cuando se puede ocasionar un problema muy grave por lo que hay que asegurarse con anterioridad de que todas las cuestiones de seguridad estén adecuadamente estudiadas.

DOCUMENTO 38, presentado por Francia, se refiere al gas natural licuado. Piden una interpretación para aclarar que en el ADR se citan dos normas EN para el diseño y la construcción de cisternas, pero en solo una de ellas se cita el número ONU del gas natural licuado, y por tanto la otra norma no es válida para gas natural licuado. Hay una referencia que no es biunívoca y quieren aclarar esta interpretación.

D. Iñigo Elorza quiere ampliar la explicación de D^a Silvia García sobre este tema que ya ha tratado con los organismos de control y los fabricantes de cisternas porque es un tema para España muy importante y que puede afectarle en gran medida, al tener un gran número de cisternas que transportan esta mercancía. La mayor parte de estas cisternas son aisladas con poliuretano, no al vacío. También puede haber un trasfondo económico ya que este tipo de cisternas son más baratas y transportan más cantidad de GNL en comparación con las cisternas aisladas al vacío.



Centrándose en la propuesta francesa, a su parecer se mezclan dos normas 13530.2 y 14398.2. La primera se refiere a los gases licuados criogénicos en cisternas al vacío que tiene una tabla de los gases que se pueden transportar, en la cual aparece el GNL y por tanto no hay problema. En su opinión el documento se debería centrar en donde está el problema que es en la norma 14398.2, que en su apartado 3.1. dice que se aplica los términos y definiciones de la norma 14398.1, donde aparece una tabla de gases refrigerados no tóxicos, que figura como tabla 1. En el ADR en su capítulo 6.8.2.6.1, referido a las cisternas no aisladas al vacío, se exceptúa la tabla 1 del 14398.1, en la que no aparece el gas natural. Por lo tanto al excluirse la citada tabla aunque no aparezca el gas natural en ella se puede transportar el citado gas en cisternas criogénicas aisladas con poliuretano. La solución posible es que si los franceses insisten en que el gas natural se transporte únicamente en cisternas criogénicas aisladas al vacío, que hagan una propuesta en este sentido o bien eliminar la excepción de la tabla 1, en cuyo caso ya no se podría transportar el gas natural en cisternas fabricadas conforme a la 14398, y esto constituiría una modificación del ADR que sería para la edición del 2015 y tendría que tener medidas transitorias y así las cisternas que se han fabricado hasta la fecha podrían seguir circulando.

Por tanto D. Iñigo Elorza concluye que no está de acuerdo con lo dicho en el documento francés y en breve se enviará la postura de su Departamento en este punto.

D. Julio Viartola quiere complementar lo dicho con anterioridad por D. Iñigo Elorza. Los fabricantes no están de acuerdo con la interpretación de Francia sobre la exclusión de la tabla 1. Sabiendo Francia que este es un tema más problemático de lo que parece presentarlo como una consulta o como confirmación de interpretación le parece un poco extraño, deberían de hacer una propuesta para cambiarlo en el ADR porque tal y como dice está excluida la tabla 1, la norma 14398 aplicaría al gas natural licuado igual que la otra norma. Sin embargo indica que tampoco comprende cómo se puede intentar que una norma que está pensada para unos materiales se pueda generalizar para intentar incorporar el producto que te interesa. Por todo lo anteriormente dicho no están de acuerdo con la propuesta francesa, tanto con la interpretación que se hace ni con la forma de hacer la consulta y propone que en el futuro se pueda estudiar eliminar el "excepto tabla 1" del ADR, aunque la interpretación que sugiere Francia no cree que sea correcta.

DOCUMENTO 40, presentado por Alemania, sobre los cartuchos de gas que se adjuntan a los extintores y que se usan como propelente de las sustancias contenidas en el extintor. Propone incluir una nota que clarifique que el cartucho debe de cumplir todo lo que diga el punto 6.6 2 además de lo relativo de la sustancia que lleve dentro, independientemente de lo que lleve el extintor, es decir considerar a estos cartuchos como envases independientes del extintor.

D. Javier de Mauricio dice que son independientes, está de acuerdo en este tema.

D. Iñigo Elorza hará los comentarios por escrito con posterioridad a esta reunión y así poder oír los comentarios de los asistentes.

D^a Silvia indica que es de sentido común pensar que son dos recipientes y que si se ha planteado este documento es porque algún fabricante lo haya querido interpretar de otra manera; aclararlo no bien mal.

DOCUMENTO 41 relativo a la inspección periódica de las cisternas LPG, proponer incluir una alternativa al test hidráulico con ensayos no destructivos para realizar el análisis de cisternas.

D. Iñigo Elorza informa que en España la inspección de este tipo de cisternas se está realizando cada tres años mediante partículas magnéticas de su interior, aunque se contempla la posibilidad de que la autoridad competente puede dispensar estas pruebas al no ser corrosivo el LPG. En el documento presentado se pretende sustituir la prueba hidráulica por una serie de pruebas que en principio pueden estar bien, pero que en España se ven como complementarias a la prueba hidráulica. Va a plantear a su Subdirector la posibilidad de que en la página 2 donde dice que la prueba hidráulica puede ser reemplazada por estos ensayos, cambiarlos añadiendo con la aprobación de la autoridad competente, con el fin de que no se nos imponga una norma con la que no están de acuerdo.

D. Javier de Mauricio recuerda que este tema se lleva planteando desde hace ya tiempo. En el documento se dice que tanto las personas como el procedimiento para realizar estas inspecciones deben de estar homologados, en España ya se está haciendo así. Está de acuerdo con D. Iñigo Elorza cuando dice que



previamente debe de estar aprobada por la autoridad competente la sustitución de las pruebas hidráulicas por las pruebas de ensayos no destructivos y del producto utilizado cuando se trate de pruebas hidráulicas.

D. Julio Viartola piensa que las pruebas y los ensayos son complementarios y no alternativos, y propone oponerse a la propuesta, ya que si en España no se va a aplicar al creer que no es bueno, tampoco se puede aprobar para otros países.

D^a Silvia García cree que la posibilidad de incluir la nota de “con la aprobación de la autoridad competente”, sería una segunda opción, pareciendo ser la primera opción oponerse.

DOCUMENTO 42, presentado por la Asociación Europea de Gases, hace una propuesta para aumentar el período de ensayo para botellas a presión de acero inoxidable y de aluminio soldados sin costuras de 10 a 15 años, en el caso de acero solamente si están equipadas con una válvula que garantice una presión residual. Se da una propuesta concreta de procedimiento de ensayo y de control, siendo esto es el resultado de deliberaciones anteriores.

D. Jorge Mérida y D. Javier de Mauricio apoyan esta propuesta.

DOCUMENTO 43, presentado por Francia, junto con el Informal 6, se refiere a inspecciones periódicas y ensayos de algunos tipos de cilindros de LPG de acero recubiertos de poliuretano, proponen hacer ensayos destructivos por bataches o por lotes de fabricación en vez de hacer pruebas hidráulicas uno a uno. De este tema se propuso un acuerdo multilateral firmado por varios países, España no lo suscribió y también se trató en la reunión conjunta anterior.

D. Iñigo Elorza dice es un tema que ellos tienen en estudio, quieren saber primero como está la industria española en esta materia. La tecnología empleada es francesa y no la conoce muy bien. En principio no es partidario de precipitarse y aprobarlo en esta reunión

DOCUMENTO 44, presentado por Francia, se refiere a la modificación del punto 5.5.3 que es el que determina el riesgo de asfixia sobre vehículos que no pueden ir ventilados, al llevar hielo seco, en muchas ocasiones, y al ser vehículos refrigerados. Estos vehículos no tienen aireación porque al ser refrigerados consumirían mucho más si tuvieran ventilación. Hacen una propuesta para enmendar este punto, indicando que los vehículos refrigerados están exentos de ir ventilados.

D. Iñigo Elorza quiere hacer notar que este documento no es solamente para carreteras, también habla del transporte por ferrocarril. D. Silvia García dice que en España el transporte refrigerado por ferrocarril es prácticamente nulo; aún así, estos mismos documentos se verán también en la Subcomisión de Transporte de Mercancías por Ferrocarril.

A D. Eduardo Gómez le parece bien y encuentra lógico que en la propuesta diga que utilizar refrigerantes en vehículos que tienen que estar cerrados para conservar el cargamento hielo seco no vayan ventilados, porque si no perderían la refrigeración. Estos vehículos se emplean mucho para el transporte de alimentos.

D^a Silvia García no ve lógico que cuando se lleva poca cantidad de hielo seco para refrigerar, tienen que llevarlo ventilado y a los que llevan mucho los eximan. Es decir que hay que ver si tiene o no peligro y en el caso que lo tenga habrá que llevar ventilación.

Para D. Eduardo Gómez dice que tiene razón, para eso está la sección creada en el 2013 con la etiqueta correspondiente de riesgo de asfixia para los vehículos que van con riesgo de asfixia y luego hay una enmienda para el ADR 2015 en la que el expedidor dirá si tiene peligros o no; si considera que es tan poca cantidad que no hay peligro de asfixia pues no se le aplica la sección 5.5.3. Encuentra la enmienda razonable, que un vehículo con certificado de ATP que tiene que llevar la temperatura regulada y necesita una hermeticidad del compartimento para conservar la temperatura y si ahora se le dice que tiene que tener ventilación hay algo que no es lógico.

DOCUMENTO 46, propuesto por Francia, sobre el control periódico de contenedores criogénicos cerrados que no son contenedores criogénicos ONU. Se pide que se fije expresamente que hay que hacer en las inspecciones periódicas de los recipientes a presión criogénica que no sean ONU. En relación con las



inspecciones periódicas de recipientes a presión ha habido muchos cambios durante los últimos años que han dejado el texto incompleto; a raíz de esto piden una modificación.

D. Jorge Mérida ha estado analizando el documento y a su parecer la propuesta es más confusa que lo que ahora existe, porque lo que marca la pauta de la inspección de los recipientes criogénicos cerrados en la norma N12 51 que es la que establece los controles que hay que realizar. La diferencia con las pasadas ediciones del ADR, es que en el ADR 2013 añade que cada 5 años hay que hacer saltar las válvulas, esto ya se había plasmado en la norma y no era necesario incluirlo en el ADR 2013. Simplemente remitiéndose a la norma estaría cubierto y la redacción propuesta es más lisa que la anterior. Lo más simple sería remitirse a la norma que establece la periodicidad y los tipos de control.

DOCUMENTO 48, propuesta de la UIP en la que se propone igualar los requisitos de primera inspección e inspecciones posteriores para cisternas de la clase 2 con los de clase 3 a 9, es decir, aumentando los requisitos para la clase de 3ª a 9 igualándolos a clase 2.

D. Iñigo Elorza dice que en principio van a estudiarlo pero hay que tener en cuenta una cuestión muy importante, que los gases de la clase 2 y de la clase 3 son muy diferentes, y las exigencias para la clase 2 han sido muy superiores a la clase 3 y no ve por qué hay que aumentar las exigencias a esta última clase. Concluye diciendo no está de acuerdo con el texto y que es un tema que habría que estudiar más despacio.

D. Dulsé Díaz coincide totalmente con la posición de D. Iñigo Elorza y solicita que se rechace la propuesta. ASTIC tampoco está de acuerdo.

DOCUMENTO 51, presentado por el CEN, que propone incluir dentro del punto 1.1.5, que es aplicación de las normas, una referencia a que las normas se puedan aplicar directamente si se ha aprobado en una reunión del RID/ADR conjunta la inclusión de esta norma en la siguiente edición del RID y del ADR, sin necesidad de que el RID y ADR entren en vigor. Esto acortaría mucho los plazos necesarios para la aplicación de las normas nuevas.

D: Iñigo Elorza ve una dificultad si la nueva norma modifica algún aspecto fundamental que exija medidas transitorias. Las medidas transitorias facilitan el cambio de una norma a otra. Cree que con esta propuesta hay un afán de ir más rápido en la aplicación de la norma y no esperar a la siguiente edición del ADR. No está de acuerdo con este documento.

D. Eduardo Gómez también está en desacuerdo con esta proposición. Cree que podría ocasionar bastantes problemas. Porque el ADR se publica cada dos años y hay que revisarlo para ver sus cambios, si estas normas ya no esperan a la siguiente edición del ADR para tenerlas que aplicar sería complicado estar al día.

Dª Silvia García recuerda que en una reunión anterior se planteó una proposición parecida y no tuvo una buena acogida, piensa que correrá la misma suerte.

DOCUMENTO 53, presentado conjuntamente por Francia y Suecia, relativo a las botellas de gas transportadas en barcos y aviones, pide enmendar el RID y el ADR para poder transportar los recipientes a presión para poderlos rellenar en Europa, en la actualidad se puede transportar para su devolución, no para ser rellenados, recogen documentos de la reunión anterior al respecto. Hay un acuerdo multilateral firmado por dieciséis países europeos sobre esta materia, España no está entre ellos. En el caso de que esta propuesta se apruebe España también lo tendrá que cumplir.

D. Iñigo Elorza piensa que el problema que se plantea con este documento no es de seguridad sino que es de índole económica. Son recipientes fabricados en otros países. Si un recipiente de fabricación española va a esos países no lo aceptan, cree que este es el punto clave al pretender que los recipientes fabricados fuera se acepten como si se hubieran fabricado aquí, es una cuestión de competencia económica desleal. Si se aprueba incluirlo en el ADR tendremos que aplicarlo, pero hasta ese momento no está de acuerdo con el documento.

D. Jorge Mérida, no comparte el argumento anterior, dice que no es un problema de competencia es un problema de que el mercado se mueve a nivel mundial. No se puede comparar el movimiento de botellas, que en este caso los barcos tardan incluso años en volver a su país de origen; intervienen empresas internacionales dedicadas a llenar y devolver al barco las botellas, que son propiedad de estas empresas. Y



que en el caso de que este documento se aprobase daría solución a un problema existente y que hasta ahora no se ha querido poner solución.

D. Iñigo Elorza recuerda que en el Real Decreto 2060/2008, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias dice que estas botellas que no son ADR se pueden transportar con una autorización de la comunidad autónoma si se garantiza a través de un organismo de control que son reembarcados. Las empresas que operan en España tienen que operar según las condiciones marcadas en el citado reglamento, que también están recogidas en el citado acuerdo multilateral. El problema que él ve es saber quién controla las botellas son realmente reembarcadas vacías. En España son los organismos de control los que verifican que las botellas son reembarcadas y en el caso de que se apruebe esta propuesta, en España se podría seguir pidiendo la verificación antes mencionada.

En el DOCUMENTO 60, presentado por Suiza, referente a las exenciones transportadas por unidad de transporte, se interpreta que se deben tener en consideración las exenciones del 1.1.3.1 para los cálculos en el 1.1.3.6, pero como no lo ven coherente, proponen incluir una modificación.

D. Eduardo Gómez indica que no le parece necesario aprobar los cambios propuestos, y explica que en el 1.1.3.6 no se tendrán en cuenta las mercancías transportadas con respecto a otras excepciones que van de la 1.1.3.2. a la 1.1.3.5. y dicen que se ponga también el 1.1.3.1. piensa que incluir este último es absurdo porque en él se exime totalmente del ADR, normalmente los afectados dejaran de consultar el ADR, sin mirar lo que dicen los otros puntos de este, y por tanto no se incluirá en los cálculos del 1.1.3.6.

D. Iñigo Elorza dice que si no tienen transcendencia se vote a favor porque con Suiza nos llevamos bien.

Dª Silvia García cree que desde un punto de vista formal el texto se debería dejar como esta, lo que sí se puede hacer es incluir una nota en el acta.

DOCUMENTO 61, Referente al Grupo de Trabajo informal de BLEVE que han realizado unos ensayos, que se pueden ver el documento informal 7, y han preparado unas conclusiones que han aceptado casi todo el grupo de trabajo.

D. Iñigo Elorza recuerda que desde hace unos años su Departamento no participa en este grupo de trabajo. Lo presentado para esta reunión es un informe, se está a la espera de que concluyan los trabajos y elaboren una propuesta concreta para estudiar el tema y pronunciarse.

DOCUMENTO INFORMAL 5, es una convocatoria para dos grupos de trabajo que se reunirán en el mes de octubre. Uno sobre la base de datos de accidentes de mercancías peligrosas y otro sobre el análisis de riesgos de mercancías peligrosas. Con respecto a este último si alguien tiene interés, puede aportar datos o tenga una propuesta concreta se ruega que se comunique a la Comisión. En representación de España van a ir personal de la Dirección General de Transporte Terrestre.

D: Eduardo Gómez pasa a explicar el cometido de los dos grupos de trabajo. El primero es para la creación de una base de datos con los informes de accidentes de transporte de mercancías peligrosas, en España se tiene una base de datos desde que se incluyó la elaboración de los informes de accidentes de los consejeros de seguridad. Las personas que van a asistir a los grupos de trabajo van con dos objetivos básicos: que la base de datos sea lo más parecida a la nuestra y así no tener que modificar la nuestra y que se aplique a partir de una determinada fecha, sin efectos retroactivos.

En cuanto al análisis de riesgos añade que sobre el tema de evaluación de riesgo no existe documentación de estos temas pero si una serie de criterios. Se dirige a la Dirección General de Protección Civil por si puede aportar algo sobre este tema e intentar que la base de cálculo resultante sea lo más parecida a la nuestra.

Dª Pilar López comenta que referente al tema de evaluación de riesgos lo que se hace son los planes de las comunidades autónomas y hay ciertos grupos de universidades que han trabajado en la evaluación de riesgos de accidentes de carretera, hay alguna estadística hecha preguntando a la Guardia Civil, a pie de carretera, y dice que puede facilitar información porque hay un trabajo previo realizado. D. Eduardo Gómez dice que sería bueno conocer la metodología utilizada y los datos que se tienen.



D^a Pilar López y D. Eduardo Gómez están de acuerdo en celebrar una reunión para revisar y estudiar toda la documentación y prepararla para la citada reunión.

D^a Silvia García dice que básicamente el objetivo con el que se reúne este grupo de trabajo es ver si incluir algo obligatorio en el transporte de mercancías peligrosas relativo al análisis de riesgo o no y si sería interesante para nosotros.

Respecto al DOCUMENTO INFORMAL 8, la Asociación de formadores de mercancías peligrosas piden un status consultivo en la Reunión Conjunta. Desconoce si alguna asociación de formadores españoles forma parte de la misma.

D. Eduardo Gómez tampoco sabe si los centros de formación que en España son exclusivamente de los conductores tienen que ver algo con esa Asociación y no sabe la representatividad de la misma. Cree que no les van a aceptar como tampoco lo hicieron con la Asociación Europea de Consejeros de Seguridad que es un sector mucho más grande que el de formadores. Añade que se opone a esta propuesta.

Los DOCUMENTO INFORMAL 12, y DOCUMENTO INFORMAL 24 están relacionados. El primero se refiere a una interpretación que pide Francia relativo a los embalajes marcados con W que son diseños alternativos, les ha llegado una solicitud de considerar a 24 cajas de plástico unidas por cintas y con un plástico con un embalaje único marcado con W de diseño alternativo. Ellos se han negado y les han dicho que en otros países europeos sí que se permiten. Solicitan una aclaración para saber si está o no permitido.

D. Iñigo Elorza recuerda que el embalaje alternativo depende de la autoridad competente.

D^a Silvia García cree que se han dado cuenta que en varios países han adoptado esto como embalaje alternativo y ellos están meditando sobre aceptarlo o no.

A.D. Eduardo Gómez no le gusta la propuesta, básicamente por el tema de la inspección del transporte. En esta propuesta se dice que un embalaje alternativo se puede aceptar siempre y cuando lo diga la autoridad competente, lo que viene a decir es que cualquier persona puede decidir cuándo un embalaje es alternativo, es decir cada uno puede considerar embalaje alternativo lo que quiera.

DOCUMENTO INFORMAL 24 muestra unas imágenes de cajas sin tapa, siendo esta el embalaje superior. Se aporta como ejemplo de embalaje marcado con W que sí se ha autorizado por una autoridad nacional correspondiente.

DOCUMENTO INFORMAL 16, Presentado por VESP, se refiere a que en el punto 1.1.3.3.B, viene indicado que un vehículo se puede llevar como carga, se dan una serie de ejemplos y que no siempre tienen que llevar matrícula; sin embargo en algunos países no se consideran vehículos, los consideran como maquinaria y por tanto no se les permite acogerse a esa excepción. Se solicita introducir una modificación en este punto para incluir este tipo de maquinaria con tracción propia.

D. Eduardo Gómez interpreta que un transporte de un vehículo de transporte de cualquier modo se considera vehículo siempre que esté matriculado, sea la matrícula que sea, vehículo especial, matrícula normal, marítima, etc. Cuando no lleva matrícula se le considera maquinaria. Esto significa que llevando matrícula se puede acoger al 1.1.3.3.B, en el caso de no llevar matrícula se le aplicaría la disposición especial 363. Lo que se quiere con este documento es que también esa maquinaria se le considere dentro del 1.1.3.3.B. Se opone a este documento y D. Iñigo Elorza también se opone.

D^a Silvia García dice que el criterio de la matrícula es muy claro, y hemos de intentar mantener este criterio claro, aunque reconoce que las imágenes mostradas en el documento informal son maquinaria que está diseñadas para circular y para moverse por si solas.

D. Arturo García Cobaleda dice que tiene unos clientes que transportan vagones de cisternas mercancías peligrosas vacíos y sin limpiar y también unidades repostadoras de aeropuertos con y sin matrícula, hay que aplicar criterios distintos para su transporte, se deben transportar como transportes especiales y con góndolas que no siempre existen para las medidas de estos vehículos. En estos casos es difícil cumplir con el ADR. Pide plantear en la reunión que también se realice una aclaración de cómo llevar estos transportes.



D. Eduardo Gómez ratifica con respecto a los vagones, todos tienen matrícula, por lo tanto es un vehículo. El problema está en que el 1.1.3.3 b habla del combustible de vehículo del transporte transportados, el problema del vagón no es el combustible, es el residuo que tiene dentro de la cisterna, con lo cual no se puede uno acoger al 1.1.3.3.b; a la disposición especial 363 tampoco se puede acoger al llevar matrícula, ya que no es una máquina y también en este punto se habla del combustible. Para él lo mejor sería que fuera como un transporte de cisterna vacía sin limpiar, la góndola debería de llevar certificado de ADR.

En cuanto a las cisternas de repostajes de aviación están en el mismo caso, si no tiene matrícula tendrán que ir en una góndola, no hay que olvidar que tanto el 1.1.3.3.b como el 363 se refiere al combustible de la maquina o el vehículo que sirva para su propulsión.

DOCUMENTO INFORMAL 20, presentando por Bélgica, es una propuesta relativa al grado de llenado de cisternas para sustancias peligrosas para el medio ambiente, y propone modificar 4.3.2.2.1, que se refiere a sustancias inflamables, y acogerse al mismo criterio para determinar el grado de llenado. Añade que FEIQUE, que no ha podido asistir a la reunión de la Subcomisión, ha enviado un comentario de este documento, indicando que no le parece razonable utilizar el mismo criterio para el grado de llenado, ya que el grado de llenado para sustancias inflamables viene calculado en función de la expansión térmica que tiene el producto con la temperatura y que no es asimilable a los productos peligrosos para el medio ambiente.

D^a Silvia García informa que España ha presentado un documento informal el cual aún no se ha publicado, que se refiere al punto 1.1.5, aplicación de estándares. Cede la palabra a D: Eduardo Gómez para explicarlo.

Es un documento referente al apartado 1.1.5, que aparece nuevo en el ADR 2013, y que dice que el ADR y el RID prevalecen sobre cualquier otra norma. Hay un problema, que es que al poner simplemente prevalece sobre cualquier "norma", a efectos jurídicos en España es que prevalece sobre cualquier tipo de norma, si esto es así deja de tener validez todo lo que vaya en contra del ADR. O, según el documento original presentado por el Reino Unido, se está refiriendo solo a normas de tipo industrial. Es decir el fin de este documento es saber a qué tipo de interpretación se refiere el punto 1.1.5.

D^a Silvia García dice que el problema es que en el ADR no hay una definición de norma. La aclaración de este término "norma" simplificaría mucho las cosas.

D^a Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando la Presidenta la sesión a las 12:30 horas, del día diez de septiembre de dos mil trece.

Madrid, 10 de septiembre de 2013.

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