



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS
CELEBRADA EL DÍA 21 DE MAYO DE 2012**

Presidente:

Sr. D. Antonio Muñoz Muñoz,
Subdirector General de Calidad y
Seguridad Industrial del Ministerio de
Industria, Energía y Turismo.

Vicepresidentes:

Sr. D. Benito Bermejo Palacios,
Subdirector General de Gestión,
Análisis e Innovación del Transporte
Terrestre del Ministerio de Fomento.

Sr. D. José Luis Chica Moreu, en
representación de D. Federico
Fernández Álvarez, Subdirector
General de Gestión de Tráfico y
Movilidad.

Asisten por razón de la materia:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, de
la Comisión para la Coordinación del
Transporte de Mercancías
Peligrosas.

D^a M^a Caridad Gamboa Alonso, de la
Comisión para la Coordinación del
Transporte de Mercancías
Peligrosas.

D. Eduardo Gómez Gómez, del
Ministerio de Fomento.

D. Enrique Espiago del Tiempo, del
Ministerio de Fomento.

En Madrid, a 21 de Mayo de 2012, a las
12:00 horas, en el Ministerio de Fomento,
en la Sala A-274, de la 2^a Planta, bajo la
Presidencia de D. Antonio Muñoz Muñoz,
con la asistencia de las personas que
figuran al margen, se abre la sesión de la
Comisión Permanente para la
Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas, con arreglo al
siguiente Orden del Día:

**Punto 1.-APROBACIÓN DEL ORDEN
DEL DÍA.**

D. Antonio Muñoz Muñoz pregunta a los
asistentes si están de acuerdo con los
Puntos que figuran en el Orden del Día, al
no existir objeciones por parte de los
reunidos, queda aprobado el mismo.

**Punto 2.-LECTURA Y APROBACIÓN, SI
PROCEDE, DEL ACTA DE LA REUNIÓN
ANTERIOR.**

Leída el Acta de la reunión anterior,
celebrada el día 26 de Marzo de 2012, el
Presidente de la Comisión Permanente
pregunta a los presentes si quieren hacer
alguna observación a la misma; al no
haber ninguna objeción, queda aprobada
la citada acta.

Se aclara que por correo electrónico se
había enviado un acta con el punto 10
duplicado y se reparte el acta corregida
que queda aprobada.

Dado que los primeros puntos del orden



D. Guillermo Llopis, del Ministerio de Fomento.

D. Miguel Ángel Ford, de Ibérica del Espacio, S.A.

D. Juan Bedman, de Ibérica del Espacio, S.A.

Secretaria de la Comisión Permanente:

D^a Lía Calleja Bárcena, Jefa de Área de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Excusaron su asistencia:

D. Manuel Carlés Beira del Ministerio de Fomento.

del día no se refieren a los temas de la Dirección General de Carreteras, se excusa a D. Guillermo Llopis que volverá más tarde para estar presente en los temas de su interés.

Se excusa la presencia de D. Manuel Carlés que en principio había entendido que no había ningún tema suyo pero se explica que se informará al representante de Marina Mercante sobre el resultado de la reunión por si tuviera algo que objetar.

PUNTO 3.- DIRECTRICES PARA REUNIONES A LA COMISIÓN DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

D. Antonio Muñoz cede la palabra a D^a Lía Calleja que quiere clarificar la figura que el Jefe de Delegación recogida por el Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte. A pesar de que está claro para los asistentes en lo que se refiere a las reuniones de aéreo, ya que está dentro de las directrices de OACI la función de miembro del Panel y se entiende que sólo tal figura tiene derecho al voto y palabra, y también en las de OMI, en las que se funciona con una REPER y siempre en coordinación con la Dirección General de Marina Mercante, se estima necesario aclararlo para las reuniones de transporte terrestre.

Concretamente, se solicita revisar este concepto para las reuniones del RID y comunes. La secretaria informa de que los documentos de las reuniones se envían a los órganos interesados según el contenido, ya que se entiende esto como parte del trabajo de la Comisión. ADIF y RENFE suelen comentar sobre las diferentes propuestas y se quiere saber si la Comisión, a través de la Jefa de la Delegación,



representa a ADIF y RENFE así como a la Dirección General de Ferrocarriles, o si bien se espera que la Comisión facilite la información sobre los comentarios hechos por ADIF y RENFE a la Dirección General de Ferrocarriles y que sea ésta última la que ejerza la representación.

D. Antonio Muñoz junto con el resto de los presentes opinan que la Jefa de Delegación es la que tiene la representación y es su opinión la que prevalece por la de encima de los expertos. En estas reuniones, la Jefa de Delegación puede ir acompañada de otras personas (incluyéndose aquí representantes de la Dirección General de Ferrocarriles) que serán expertos técnicos y que la asesoraran, en un tema en concreto, pero siempre tendrán su misma postura y opinión y a los que puede en un momento dado ceder la palabra. Que en caso de contradecirse, prevalece la opinión de la titular. Que la representante titular es la Comisión y es quien lleva la opinión de España. Añade esto siempre ha sido así y de esta forma queda expresado en el citado Real Decreto 1256/2003.

D. Enrique Espiago toma la palabra para comentar sobre temas de seguridad y operatividad que dice que ya están consensuados en Bruselas previo al RID. La secretaria le comenta que esto es un tema diferente. D. Enrique Espiago dice que los operadores tienen también sus propios foros para hacer llegar sus comentarios y aprovecha para disculpar la ausencia del Sr. Ruiz César y anuncia que el nuevo Subdirector es D. Eduardo Santiago quien, comenta, querría tener una reunión con la secretaria y el resto del equipo de la Comisión.

D. Antonio Muñoz dice que hay que distinguir diversos temas y si en una reunión del RID el representante titular es la Comisión de Coordinación es quien debe de llevar la opinión del Reino de España. Esto es independiente que a la hora de consensuar la postura de si esta opinión viene de la Dirección General de Ferrocarriles, ADIF, RENFE, etc. Que no se puede permitir que si van dos personas en la Delegación española que cada uno lleve una opinión distinta. En definitiva, es la Jefa de Delegación es la que representa a España y por tanto la titular la que debe hacer este trabajo.

D. Benito Bermejo esta conforme con lo expuesto por D. Antonio Muñoz, y aclara que lo comentado es lo que dice el Real Decreto 1256/2003, que establece que la Comisión tiene que ser la representante independientemente de que haya o no hacer una reunión previa.

D^a Lía Calleja comenta que ella, antes de ir a las reuniones, pide información, dependiendo del tema, a los expertos de los diferentes Departamentos afectados, que le remiten los informes pertinentes. De donde no recibe muchas veces la información solicitada es de la Dirección General de Ferrocarriles, pero si de ADIF, RENFE y de los distintos Departamentos, y con todos los informes recopilados elabora una respuesta a los documentos, y lo que quiere saber esta haciendo las cosas bien. D. Enrique Espiago admite que muchas veces no contesta porque el tema se esta discutiendo en



otros foros y en ese momento no se puede emitir una opinión. D^a Lía Calleja se queja de que con carreteras el trabajo es igual de difícil el trabajo y, sin embargo, siempre tiene respuesta a tiempo de D. Eduardo Gómez. La Comisión Permanente solicita al representante de ferrocarriles que conteste a las peticiones de comentarios de la secretaria y que, en caso de no tener respuesta, que lo indique. D. Enrique Espiago insiste en que D. Eduardo de Santiago quiere tener una reunión con D^a Paloma Iribas a la vez que con la Comisión.

D. Benito Bermejo la pregunta por la reunión del día siguiente y si van a asistir D. Lía Calleja y D. Enrique Espiago y si ella va como Jefa de Delegación. D^a Lía Calleja dice que van los dos y probablemente también D^a Paloma Iribas, con la que ya se ha acordado las directrices a seguir.

Resumiendo, D. Antonio Muñoz insiste en que es el Jefe de Delegación quién tiene que llevar la postura de nuestro país, independientemente que vaya acompañado de expertos a los que pueda ceder la palabra y que pueda coordinarse con ellos y con los departamentos implicados. Lo que no se hacer es que se vaya con opiniones distintas.

D^a Lía Calleja tiene duda en lo que respecta a que cuando se dice que tiene que seguir las directrices de la reunión se entiende que cada vez que se vaya a una reunión hay que convocar una Comisión Permanente y discutir los temas de la agenda, o se puede seguir realizando el trabajo como se venía haciendo. Los asistentes piensan que se esta trabajando de forma correcta y se debe seguir haciendo de la misma manera y que, obviamente, no es necesario convocar una Comisión Permanente para establecer directrices ya que se supone que la Jefa de la Comisión ha de conocer las pautas a seguir basándose en su experiencia.

PUNTO 4.- REGLAS DE PROCEDIMIENTO EN LOS GRUPOS DE TRABAJO DEL LIBRO NARANJA, WP15 Y RID.

D. Antonio Muñoz cede la palabra a D^a Lía Calleja que pasa a plantear dicho punto.

En julio del año pasado la UE ha pasado a ser miembro de la OTIF. Como consecuencia, se han hecho unas reglas de procedimiento que regulan cómo funciona esta relación. En lo que afecta a las reuniones internacionales, no queda muy claro cómo será.

Esto fue informado en la reunión de Malmo, Suecia, de noviembre del año pasado. La Comisión de mercancías peligrosas no pudo asistir y no recibimos información al respecto, por lo que el 22 de diciembre, en la reunión del Comité del Transporte de Mercancías Peligrosas, nos encontramos con este punto como informativo en el orden del día. Surgieron muchas dudas sobre cómo se procede en las reuniones, si vota la Comisión Europea por nosotros, qué pasa con los infos, si no hay consenso, etc. La Comisión no contestó a estas dudas que planteamos todos. Alemania propuso reuniones de coordinación que, en un principio, parecieron acordadas, aunque no se



dejó claro en qué forma, demostrándose más tarde que la Comisión hizo caso omiso de la propuesta alemana en cuanto a la manera de organizarlas. Lo que Alemania quería era que las reuniones fueran en los idiomas del RID, previamente en Bruselas, durante una semana, etc.

D. Enrique Espiago interviene para decir que en Malmo se había acordado hacerlo como dice Alemania, que la Comisión sólo podría votar en los temas de seguridad e interoperabilidad y que luego se reunían en Bruselas y se acordaría previamente, a lo que le contesta la secretaria que se ha hecho caso omiso de este procedimiento.

Además, añade D. Lía Calleja, los minutos de aquella reunión de 22 de diciembre no reflejaron la discusión ni el procedimiento ni resolvieron las dudas. Ante ello, Reino Unido, Francia y Alemania protestaron en una carta conjunta que fue apoyada por Dinamarca, España y Austria. (España solamente en que no se recogieron los comentarios que los estados hicieron durante la reunión). Se nos contestó que lo modificarían, pero colgaron la misma acta de nuevo junto con las reglas de procedimiento y nos dieron un plazo para alegar o darían por sentado que estábamos de acuerdo.

Alemania entonces hizo una carta fechada a 14 de marzo pidiendo que volvieran a ver este tema y en la que también decía que el acta debía verse en la siguiente reunión en el punto del orden del día referido al acta de la reunión anterior. Esta fue apoyada de forma oficial por Francia, Reino Unido, España y Austria en principio, al ver que no se hacía caso y se convocaba a una reunión de coordinación para el RID-ADR. Esto luego lo fueron apoyando Italia, Holanda, Suecia, Bélgica y es posible que más países porque, por algún motivo, aquí fue donde la lista de correos no nos incluyó por error durante un tiempo.

Dinamarca aclaró que no se opone a las reglas pero que pide una aclaración y modificaciones así como desarrollo de las mismas, pero sigue en la misma línea.

De hecho, la reunión de coordinación de la reunión común quedó suspendida por disconformidad de los países asistentes. Esto es confirmado por D^a Francisca Rodríguez que asistió a la misma.

Al ver el fracaso de esta forma de llevar a cabo las reuniones (media hora antes del plenario en el que se esperaba consenso por parte de todos los países), la Comisión elaboró un método nuevo que consistió en mandar un documento a los países miembros en el que se decía que, de no pronunciarse, los países miembros apoyaban a la Comisión en sus opiniones para la reunión del RID. Se reenvió a los afectados pero sólo contestó ADIF, en lo que el Gabinete basó su contestación. Los siguientes países escriben diciendo que es necesaria la reunión del 22 para establecer un criterio y, o bien dan parte de opinión dejando claro que no es definitiva, o bien se niegan a darla por el momento por no haber hecho sus propias reuniones de coordinación:



Reino Unido (bastante dura la contestación)
Dinamarca (muy en contra y dice que contesta con silencio y protesta bastante)
Austria (también en contra)
Polonia, Lituania y Estonia (tampoco opinan de los papeles y dicen que esperan al 22, más o menos)
Francia (que no da su opinión por falta de tiempo y que espera la discusión del 22)
Letonia (apoya a Francia)
Suecia (dice que ya la dará una semana antes, como mucho)
Bélgica (da opinión simplemente, no se pronuncia)

Más tarde, sorprendentemente, dos días antes de la reunión del WP.15, llega una convocatoria para una reunión de coordinación del WP.15 (que no tiene sentido porque en principio eran sólo para OTIF). En contra de ésta no se ha manifestado nada más que Austria directamente a la Comisión, el resto lo han hecho por email en un grupo reducido en el que estoy. Reino Unido que decía que la Comisión está un poco “patosa”, Bélgica que ponía el grito en el cielo y Francia dio la voz de alarma. La secretaria en este caso se mantuvo al margen y D. Eduardo Gómez explica que esta reunión la Comisión Europea no puede tener voto y se siguió haciendo como habitualmente, puede hablar pero no votar. En este momento, los países miembros se reunieron con la secretaria de UNECE y ésta hizo un escrito que se puede utilizar como argumentos en contra de que la Comisión Europea representara a todos los países europeos.

La documentación para la reunión del RID se ha enviado a los miembros de la Coreper para el Consejo que se ha celebrado el 11 de mayo. La intención de la Comisión era que los representantes permanentes acordaran una postura y luego los delegados en las reuniones no pudieran oponerse a ello, pero se avisó a los representantes y todos acordaron que era el TDG en Bruselas el que debía dar opinión de las propuestas por ser un tema técnico y, hasta entonces, ellos no se pronunciarían. Ante ello, además, respondió Alemania con el email que se ha reenviado.

La REPER ha informado (Paloma Iribas) de que los representantes han mostrado una opinión en línea con la del Comité de expertos, incluida España. Por ello, se cree conveniente seguir en esta línea y se pide apoyo y aprobación por parte de la Comisión Permanente y de la DGF y DGTT aquí representados para poder seguir las discusiones en este sentido, conforme al RD 1256/2003 en el se dice que hemos de seguir las directrices de la Comisión.

Toma la palabra D. Antonio Muñoz que explica cómo se sigue el procedimiento en las reuniones que le afectan a su Ministerio, comentando que existe una coordinación previa en Bruselas para el WP.29 y que luego ya está todo discutido por lo que no es necesario discutir de nuevo los temas. En Bruselas, se acuerda lo que ha de votar la Comisión Europea en nombre de los países. De no haber acuerdo, se vuelve a reunir la Comisión con los Estados Miembros y si sigue sin haber acuerdo, se retira.



D^a Lía Calleja explica que la Comisión Europea en peligrosas no actúa del mismo modo sino exigiendo que se imponga su criterio, que todo se manda en inglés, y una serie de problemas añadidos. Ante la pregunta de los documentos de última hora, D. Antonio Muñoz explica que se hace una reunión in-situ de última hora.

Se acuerda por tanto que la petición de que haya una reunión previa en Bruselas y que no sea media hora en inglés previa a la reunión del RID o la reunión común. Se está de acuerdo por tanto en seguir en esta línea.

D. Enrique Espiago habla de la diferencia entre traducciones.

D. Antonio Muñoz comenta que si la Comisión vota por todos sus países, evidentemente se hace lo que dice Europa. Además no cuenta como los presentes si no como todos los de la Comisión Europea y vota el de la Comisión en nombre de los países (de los 27).

Los miembros de la Comisión están de acuerdo en que la postura que viene tomando la secretaria de la Comisión Permanente es la adecuada, y se acuerda seguir pidiendo las reuniones de coordinación, tener una reunión unos días antes donde los miembros consensuen la postura que hay que llevar a la reunión en los términos en los que se venía trabajando.

PUNTO 5.- ACREDITACIONES PARA LAS REUNIONES DEL RID.

D. Antonio Muñoz cede la palabra a D^a Lía Calleja que simplemente quiere recordar que las acreditaciones se hacen a través del Gabinete de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas, ya que se ha detectado que alguna vez ha asistido alguna persona que no se había acreditado a través del Gabinete a reuniones internacionales. Además, explica que la secretaria pide la lista de asistentes a la jefa de delegación y que, incluso cuando hay REPER, sigue siendo la Comisión la que tiene que avisar a la REPER de quienes van.

D. Eduardo Gómez añade que esto ya figura en el Real Decreto 1256/2003.

D. Antonio Muñoz cree que sería conveniente que la Comisión de Coordinación de Transportes de Mercancías Peligrosas envíe una circular a todos para recordar la manera correcta en la que se debe de acreditarse para las reuniones. Se acuerda.

PUNTO 6.- INFORMACIÓN DE ACUERDOS MULTILATERALES.

D^a Lía Calleja explica que en la reunión de la Permanente de octubre el acta decía que *“la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas sólo tramitará aquellos acuerdos que le soliciten estas Direcciones Generales que tramiten”*, que esto no fue exactamente lo que se dijo y aclara que la Comisión de Coordinación del



transporte de mercancías peligrosas interpretó de lo hablado en dicha reunión que, cuando llegara un acuerdo multilateral, la Comisión se encargaría de distribuirlo a los interesados y que, si alguno se mostraba de acuerdo en que este acuerdo se firmara, la Comisión pediría los informes necesarios para que se firmara por parte de la Dirección General competente. Se pone un ejemplo. Si hay un acuerdo referente a un tema de transporte que afecta a Sanidad, por ejemplo, que la Comisión lo mandaría a dicho ministerio y, si éste se mostraba interesado en la firma, la Comisión solicitaría los informes convenientes que enviaría a la Dirección General competente para proceder a su tramitación y firma. Parece ser que se ha interpretado por otro lado que no se tramitarían acuerdos a no ser que las Direcciones Generales de Transporte Terrestre y de Ferrocarriles lo solicitaran y pregunta cual de las dos interpretaciones es la válida y cómo se ha de actuar.

En la Dirección General de Ferrocarriles no se van a firmar más acuerdos, o así se ha informado a la Comisión. La secretaria recuerda al representante de la Dirección General de Ferrocarriles, que dice que se están planteando empezar a firmarlos, que se aportó una solución para acelerar el proceso (que consiste en modificar el Real Decreto 1256/2003 para que el trámite de ferrocarriles sea como el de carreteras) y añade que no tiene intención de pedir informes en los de ferrocarriles tras la solicitud en este sentido de la Dirección General de Ferrocarriles.

Se está de acuerdo en volver al sistema anterior, sobre todo en transporte por carreteras. D. Antonio Muñoz añade que no hay problema en solicitar informe ya que posteriormente la Dirección General competente de la firma puede hacer caso omiso del mismo si no quiere firmarlo.

Se acuerda que se puede enviar a los que estén afectados y a la Dirección competente, que es como se estaba haciendo. Que luego todos los informes se envían a la Dirección competente para que lo firme, previamente convocando una permanente para así tener también un informe de la Comisión que, según el real decreto, interpreta que es preceptivo. Además, se añade que para que la Comisión pueda informar es imprescindible contar con los informes de los interesados, luego es un paso previo necesario.

D. Enrique Espiago dice que por su cuenta él preguntaba a los operadores para acelerar el tema. Pero vuelve a insistir en el problema del tiempo.

La secretaria informa de que se ha solicitado una interpretación de la Abogacía del Estado en lo que se refiere a las competencias relacionadas con el transporte por ferrocarril de la Comisión y que, mientras tanto, no tiene intención de pedir informes o de hacer nada en ferrocarriles a no ser que la Dirección General de Ferrocarriles se lo solicite. Por otro lado, pide qué hacer en carreteras y se le solicita que vuelva a hacerlo como en el pasado. Se le informa de que no es necesario pedir permiso para hacer la solicitud de informes y que, una vez requeridos, si algún Departamento está interesado en la firma del acuerdo, se convocará la Comisión Permanente y se mandará la



documentación a la Dirección General del Transporte Terrestre para que lo firme, si procede.

En este momento se retira D. Enrique Espiago y ha regresado Guillermo Llopis.

PUNTO 7.- REAL DECRETO DE TÚNELES.

D. Antonio Muñoz cede la palabra a D^a Lía Calleja dice que la Dirección General de Carreteras solicitó al Gabinete un informe sobre el Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre los requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado. En su estudio vio que el punto 3.7 era el único que se refería a las mercancías peligrosas y que además competencia de tráfico y lo envió a la Dirección General de Tráfico, su Directora contestó que se eliminara el citado punto 3.7 al ser competencia de ellos.

Si desaparece el citado punto, la Comisión no tiene que emitir ningún informe al desaparecer todo lo referente a las mercancías peligrosas. Pero no hay acuerdo entre las dos Direcciones Generales y, por tanto, al no desaparecer el párrafo, la Comisión ha de emitir informe.

D. Guillermo Llopis interviene para explicar la postura que defiende la Dirección General de Carreteras. El Real Decreto 637/2006, surge por la transposición de una Directiva Europea de Seguridad en Túneles, y por la situación económica y para ajustarse más a la Directiva en cuestiones de equipamiento, dotaciones y demás, en cuanto a la seguridad se decide su modificación. Se modifica el Anexo I es donde se dice el equipamiento que deben de tener los túneles dependiendo de sus características. El punto 3.7 ya estaba presente en el anterior Real Decreto, en el que ahora esta vigente, y que viene de la Directiva. En su transposición, se puso la salvedad con los túneles que están dentro de los itinerarios recomendados para las mercancías peligrosas, que son competencias del Ministerio del Interior. En la Directiva se incluyen una serie de condiciones como hacer un análisis de riesgos para determinar si pueden o no circular las mercancías peligrosas por él.

Los vehículos tienen que declarar las mercancías que tienen. D. Antonio explica por tanto que esto ya existe en la actualidad y D. Guillermo Llopis añade que realmente, de hecho, la Directiva no está bien transpuesta al no incluir todos los túneles para evitar conflictos competenciales con el Ministerio del Interior. Pero que en realidad se tendrían que incluir todos los túneles de la red de carreteras del Estado.

Intervienen D. Antonio Muñoz y D. Benito Bermejo llegando a la conclusión de que es un problema entre Tráfico y Carreteras. D. Antonio añade que Ministerio de Fomento debe definir los requisitos necesarios para que los túneles puedan ir las mercancías peligrosas y el Ministerio de Interior son los encargados de elaborar y modificar la RIMP.



D. José Luis Chica insiste en que no se han tenido en cuenta las dos cartas, de diciembre y abril, que se ha mandado desde la Dirección General de Tráfico a la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas. La Directora General de Tráfico habla en estas cartas de una reunión de alto nivel entre Interior y Fomento (Vicesecretario General Técnico del Ministerio del Interior y altos cargos del Ministerio de Fomento). En esta reunión se delimitaron las competencias y en el escrito se habla de a quien le corresponde hacer el análisis de riesgos. En definitiva, dice que se ha transpuesto la Directiva sin tener en cuenta el ámbito competencial de Estado.

D. Benito Bermejo dice que la Comisión Permanente tiene que dar informe porque aparece el punto 3.7.

Los miembros de la Comisión Permanente tienen claro que es una cuestión competencial y que deben ser las partes implicadas quien tiene que resolver este conflicto previamente.

D. Jose Luis Chica aclara que hay más competencias que le corresponden a su Ministerio. D. Guillermo Llopis dice que en ningún momento se dice en el real decreto quien ha de hacer según qué cosas, pero D. Jose Luis dice que el texto da lugar a error.

Se le aclara además que el “en todo caso” significa que se aplica a todos, que es la única duda que había surgido desde la Comisión de coordinación.

D. Antonio Muñoz cree esta Comisión no es el foro correcto para esta discusión y concluye que en el ámbito de la funciones de esta Comisión Permanente no se va realizar ninguna observación y dado lo diferentes criterios que mantienen la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Tráfico se considera que deberían de mantener una reunión bilateral.

PUNTO 8.- INTERPRETACIÓN DE LA CARTA DE PORTE EN ACUERDO MULTILATERAL.

D. Antonio Muñoz cede la palabra a D. Benito Bermejo que recuerda a los presentes que en agosto del 2011 se firmo, junto con Portugal, un acuerdo multilateral, M-236, relativo al documento de transporte en operaciones de venta en ruta. Y en su punto 2 decía que además de las indicaciones obligatorias, el expedidor deberá indicar en el documento de transporte lo siguiente:”Transporte conforme a los términos de la sección 1.5.1 del ADR”. Con la publicación del último ADR la última frase entrecomillada ya no tiene sentido y no tiene que aparecer en la carta de porte, pero los guardia civiles exigen, como dice el acuerdo multilateral, que tiene que ponerse la frase y sanciona cuando ésta no está.

Esta Comisión interpreta que en el documento de transporte para las mercancías que se pueden acogerá la modalidad de venta en ruta según el apartado 5.4.1.1.1.h), del



ADR, no es necesario indicar la referencia a “transporte conforme a los términos de la sección 1.5.1. del ADR. Y con el informe emitido por esta Comisión el Director General de Transporte Terrestres se lo comunicara al General Director de la Agrupación de Tráfico.

PUNTO 9.- PROPUESTA HEAT PIPES.

D. Lía Calleja explica el tema y dice que se trata de un aparato que lleva mercancía peligrosa dentro y que, para poder transportarlo en condiciones más seguras, lo ideal sería crear un nuevo número ONU. Explica que esta repuesta es del Ministerio de Industria como equipos a presión y se presenta a través de la Comisión.

D. Guillermo Llopis y D^a Lía Calleja se retiran, la última para poder asistir a la reunión de Bruselas, por lo que D^a Francisca Rodríguez actúa en su nombre como secretaria de la Comisión para el resto de la reunión.

D. Antonio Muñoz invita a los representantes de Ibérica del Espacio a incorporarse a la reunión para exponer esta propuesta y les cede la palabra. Comienza dando las gracias por la oportunidad de presentar la propuesta. El problema surge cuando tienen que mandar a clientes sustancias en o recipientes a Estados Unidos y Japón por avión y como el fluido normalmente utilizado es el amoniaco, que esta prohibido en avión, por lo que tiene dificultades para su transporte. Se han puesto en contacto con el Ministerio de Fomento para que se pudieran hacer dispensas para vuelos puntuales. En el Ministerio de Industria, Energía y Turismo se emitió un informe positivo para que se considere la heat pipe como recipiente primario y AESA dice que si una aerolínea presenta una dispensa se aprobará para facilitar el transporte. De hecho, informa de que se está tramitando una. Como no son la única empresa interesada, quieren conseguir la catalogación de la heat pipes como recipiente primario para el transporte de amoniaco e incluirlo en un número ONU.

D. Antonio Muñoz dice que por su parte no hay problema y cree que sería conveniente contar con el mayor número posible de apoyo. D. Eduardo Gómez esta de acuerdo en ponerse en contacto con las Delegaciones de otros países para apoyar esta propuesta.

Esta Comisión acuerda emitir un informe favorable a esta propuesta que será presentada en la próxima reunión del Libro Naranja de junio.

Los representantes de Ibérica del Espacio dan las gracias al Presidente de la Comisión y a los restantes miembros y abandonan la reunión.

PUNTO 10.- OTROS ASUNTOS.

D. Antonio Muñoz comenta que en la anterior reunión de la Comisión Permanente, celebrada el pasado 26 de marzo, se acordó enviar la carta del Centro de Seguridad Nuclear que se remitió a esta Comisión a D. Francisco Javier Arana Landa Subdirector



General de Energía Nuclear, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, donde había una serie de propuestas para la modificación del proyecto de real decreto por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español que sustituirá al Real Decreto 551/2006, para que hiciera los comentarios que estimara necesarios. Al no haber tenido contestación al mismo se acuerda reclamar con urgencia reiterar la citada solicitud.

D. Eduardo Gómez comenta que sería bueno tener los comentarios lo antes posible para que el real decreto pudiera ser enviado a la Secretaría General Técnica y con posterioridad Al Consejo de Estado y así no retrasar la tramitación del nuevo Real Decreto.

Sin más asuntos que tratar, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las catorce horas y diez minutos.

Madrid, 30 de Mayo de 2012.

Vº. Bº.

Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo

Lía Calleja Bárcena

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIA DE LA COMISIÓN
PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
DE MERCANCIAS PELIGROSAS.