



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS
CELEBRADA EL DÍA 20 DE JUNIO DE 2013**

Presidente:

Sra. D^a. Mercedes Gómez Álvarez,
Directora de la División de Prospectiva
y Tecnología del Transporte de la
Secretaría General de Transportes del
Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

D. Eduardo Gómez Gómez, en
representación de 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, Jefa
de Servicio de la Comisión para la
Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas.

D^a M^a Teresa Hernando Cascajero,
Jefa de Sección de la Comisión para
la Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas.

En Madrid, a 20 de Junio de 2013, a las
09:30 horas, en el Ministerio de Fomento,
en la Sala A-274, de la 2^a Planta, bajo la
Presidencia de D^a. Mercedes Gómez
Álvarez, 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^a. Mercedes Gómez 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, DE LAS ACTAS DE LAS
REUNIONES ANTERIORES.**

Leída el Acta de la reunión anterior,
celebrada el día 17 de mayo de 2012. La
Presidenta 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.

D^a Mercedes Gómez recuerda a los
presentes que, referente a la reunión del
30 de mayo de 2013, con la
documentación adjunta a presente
reunión se han enviado, dos tipos de
actas. Una, con el formato de siempre y,
otra, donde se decía que se había hecho



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

D. Enrique Espiago, de la Dirección General Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior

D^a Raquel Fernández Sánchez en representación de D. Fernando Carreras Vaquer, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad

Secretaria de la Comisión Permanente:

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

de manera virtual y según lo previsto en la ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, para estudiar cuál sería el formato más adecuado de la misma.

D^a Mercedes Gómez comenta que con el primer formato no se reflejaba el hecho de que fuera una reunión virtual de la Permanente, y al leerla daba la impresión que era una Comisión Permanente presencial.

Recuerda a los asistentes que fue una reunión telemática y se celebró mediante el uso de medios electrónicos (de acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional primera de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos). Lo primero que se hizo fue contactar con sus miembros por correo electrónico, y después mandar el orden del día junto con la documentación y concretar un día para que todos enviaran, mediante correo electrónico, los informes solicitados, así se hizo y como no hubo ningún informe negativo se acordó emitir informes favorables.

Los asistentes acuerdan adoptar este segundo modelo para el acta cuando la reunión fuese telemática.

D^a Mercedes Gómez comenta que los puntos del orden del día de esta reunión son acuerdos multilaterales del ADR y RID que se presentan para que esta Comisión emita un informe a los mismos.



Cede la palabra a D^a Silvia Garcia para que explique el contenido de los acuerdos multilaterales. D^a Silvia Garcia destaca lo primero el agradecimiento por la celeridad en que distintos Departamentos han emitido los informes solicitados y necesarios para su presentación en esta Comisión.

Debido al gran número de acuerdos multilaterales que se van estudiar se ha elaborado una tabla, que se distribuye a los presentes, donde se pueden ver los informes solicitados y recibidos necesarios para la aprobación o no de los citados acuerdos. A continuación se ven los acuerdos uno por uno.

PUNTO 3.-ACUERDO MULTILATERAL M-259.

Este acuerdo multilateral es relativo al transporte de pilas o baterías de litio dañadas o defectuosas (UN 3090-3091-3480-3481). Por derogación de la disposición especial 661 del capítulo 3.3.1. del ADR, conforme a la nueva disposición especial 376 adoptada por el Subcomité de Expertos de la ONU para el transporte de materias peligrosas en su 41^a sesión, las pilas o baterías de litio de los números ONU 3091,3480, 3481 y 3090, que respondan a las definiciones del punto 2 pueden ser transportadas conforme a las prescripciones del punto 3 del citado acuerdo.

Para este acuerdo multilateral se ha solicitado informe a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, que ha sido favorable, y a la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de este Departamento, también con informe favorable.

Esta Comisión acuerda informar favorablemente dicho acuerdo.

PUNTO 4.- ACUERDO MULTILATERAL M-260.

Por derogación de las disposiciones de las subsecciones 5.5.3.6 y 5.5.3.7 bultos y contenedores que incluyen materias cuyo transporte presentan riesgos de asfixia deberán cumplir las disposiciones que se detallan en el contenido del texto de este acuerdo.

D^a Silvia Garcia informa que el contenido de este acuerdo se incluirá en la próxima edición de ADR 2015.

Añade que este acuerdo multilateral tiene su equivalente para ferrocarriles, RID 2/2013. D. Enrique Espiago comenta que este acuerdo no tiene interés para el transporte por ferrocarriles, ya que en ferrocarril se transportan grandes cantidades y este acuerdo está pensado para transportar pequeñas cantidades.

D^a Silvia García comenta que para este multilateral se han pedido los siguientes informes: informe solicitado a la Subdirección General de Calidad y Seguridad



Industrial, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo fue desfavorable; informe a la Subdirección General de Sanidad Ambiental y Salud Laboral, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, que en su informe decía que “necesitaba una información más precisa de los riesgos reales” “ al tratarse de un caso muy específico de uso de una sustancia cuyas posibles consecuencias, en la práctica, nos resultan desconocidas “.

Añade que el contenido de este acuerdo ya está aprobado para que entre en vigor en el ADR 2015 y que la responsabilidad en determinar la peligrosidad corresponde a la persona que va a realizar el transporte.

D. Eduardo Gómez dice que hay dos sectores muy afectados y los dos tocan claramente a la carga fraccionada: uno es la distribución de helados, el otros es el transporte sanitario, de muestras sanitarias, células madre u otro transporte que utilice el nitrógeno líquido para ir refrigerado .Si no se hace nada a partir del 1 de julio todos los vehículos tendrán que ir etiquetados con esta marca y muchos transportistas de estos sectores desconocen que deben de llevar la etiqueta, ya que todos los sectores a los que afectan no tienen nada que ver con el transporte de mercancías peligrosas Le ha sorprendido el informe desfavorable del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, porque no tiene nada que ver con este transporte, porque el hielo seco solo es peligroso en grandes cantidades únicamente.

Dª Francisca Rodríguez aclara que la Comisión no solicitó informe al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, sin embargo éste lo emitió de forma voluntaria, es por ello por lo que se adjuntó con la documentación enviada con anterioridad a la celebración de esta Comisión.

Dª Raquel Fernández, representante del Ministerio de Sanidad, expone que cuando su Departamento emitió el informe éste desconocía muchos de los datos que se están exponiendo en esta reunión. Por ello dijo Dª Fernández, que cuando comunicase la información que había recogido de esta reunión a su Subdirector General, no habría ningún inconveniente en redactar un informe positivo al mismo.

Este nuevo informe será remitido a la Comisión con la mayor rapidez posible a través del correo electrónico.

Se acuerda esperar el nuevo informe del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, y, en caso de que este fuese favorable, emitir informe favorable al mismo.

PUNTO 5.- ACUERDO MULTILATERAL M-261.

En este acuerdo se estipula que por derogación de las disposiciones 1.8.6.8, 6.2.2.10, 6.2.3.6.1, 6.8.2.4.6 y de la disposiciones especiales TA4 Y TT9 del 6.8.4, las acreditaciones en concordancia con cualquiera de las normas EN ISO/IEC 17020:2012



(excepto la cláusula 8.1.3) o en concordancia con la norma EN ISO/IEC 17020/2004 serán aceptadas.

Este acuerdo tiene su equivalente para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril en el Acuerdo Multilateral RID 1/2013.

Se ha solicitado informe a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y a la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de este Departamento, en ambos casos han sido favorables.

Se acuerda emitir un informe favorable.

PUNTO 6.- ACUERDO MULTILATERAL M-262

Es relativo al número de remolques en una unidad de transporte de mercancías peligrosas sólo con bultos. Por derogación de las disposiciones del ADR, sección 8.1.1, una unidad de transporte puede estar formada por más de un remolque. La unidad de transporte estará formada por unidades definidas en el Anexo I de la Directiva 96/53/CE de 25 de Julio de 1996 por la que se establecen para determinados vehículos que circulan por carretera en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, incluyendo una plataforma rodante (dolly), si fuera necesario.

La Subdirección Adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico ha emitido informe favorable al mismo con la siguiente objeción “ lo relativo a sus longitudes que no deben superar 20,55 m pues en caso contrario sería necesario disponer de la autorización complementaria para circular “.

D. José Luis Chica informa que en el caso de superar la longitud permitida, sería necesario solicitar un permiso especial para la circulación a la Dirección General de Tráfico.

Se acuerda poner una nota informativa en la página Web de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas sobre este tema.

La Comisión acuerda emitir un informe favorable a este acuerdo.

PUNTO 7.- ACUERDO MULTILATERAL M-263

El contenido de este acuerdo es muy parecido al Acuerdo Multilateral M-262, la única diferencia es que éste es relativo al número de remolques en una unidad de transporte de mercancías peligrosas sólo a granel o en cisterna.



Como en el Acuerdo multilateral anterior la Subdirección Adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico ha emitido informe favorable al mismo con la siguiente objeción “ lo relativo a sus longitudes que no deben superar 20,55 m pues en caso contrario sería necesario disponer de la autorización complementaria para circular “. Para la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de este Departamento, no hay ninguna objeción al mismo.

Se acuerda también poner la misma nota en la página web que se menciona en el acuerdo anterior sobre la necesidad de autorización especial cuando se sobrepase la longitud de 20,55m.

Se acuerda emitir un informe favorable a este Acuerdo

PUNTO 8.- ACUERDO MULTILATERAL M-264

Este acuerdo es relativo al marcado de bloques de botellas. Por derogación de las disposiciones del 6.2.3.9.7 del ADR, los bloques de botellas fabricados antes del 1 de julio del 2013 de acuerdo con los requisitos aplicables hasta el 31 de diciembre de 2012 no tienen que ser marcados de acuerdo con el 6.2.3.9.7.2 y 6.2.3.9.7.3 hasta el siguiente control y prueba periódica.

Se han solicitado informes a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo que ha contestado que no hay observaciones, y a la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre de este Departamento, que ha sido favorable.

Se acuerda emitir un informe favorable.

PUNTO 9 ACUERDO MULTILATERAL RID 1/2013

Por derogación de las disposiciones 1.8.6.8, 6.2.2.10, 6.2.3.6.1, 6.8.2.4.6 y de la disposiciones especiales TA4 Y TT9 del 6.8.4, las acreditaciones en concordancia con cualquiera de las normas EN ISO/IEC 17020:2012 (excepto la cláusula 8.1.3) o en concordancia con la norma EN ISO/IEC 17020/2004 serán aceptadas.

En este caso se ha solicitado informe a la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y a la Dirección General de Ferrocarril de este Departamento, en ambos casos han sido favorables.

Este acuerdo es equivalente al Acuerdo Multilateral M-261 para el ADR. La Comisión acuerda emitir un informe favorable al mismo.



PUNTO 10.- OTROS ASUNTOS

Se pregunta al representante de la Dirección General de Ferrocarriles sobre si sería recomendable iniciar la tramitación del Acuerdo multilateral RID 3/2013 y contesta que su contenido no cree que tenga interés para el sector.

D^a Silvia García ha recibido un correo de la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Energía y Turismo en el que se decía que en pasadas reuniones de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera se han tratado dos cuestiones: La primera es sobre el incumplimiento del Acuerdo Internacional ADR, en el apartado 6.8.2.1.28, para cisternas de LPG (Gas licuado del petróleo), y la segunda se refiere al refuerzo de envoltorio exterior de cisternas GNL, clarificación y actualización del escrito de 22 de noviembre de 2010 (Modificación de otro de 2 de junio de 1998) que fueron comunicadas a los diversos sectores afectados y por lo tanto tienen pleno conocimiento. De estas cuestiones ningún sector puso reparos.

Desde la citada Subdirección se solicita el enterado de la Comisión Permanente al respecto y, como se ha hecho en otras ocasiones, la incorporación de las aclaraciones al ADR, del Ministerio Industria, Energía y Turismo, en un anexo del acta de esta reunión. Los presentes están de acuerdo en esta inclusión.

D^a Silvia García plantea el siguiente tema a tratar en este punto, la cuestión de la adhesión a las excepciones de otros países con respecto al ADR. Para ello cede la palabra a D. Eduardo Gómez, el cual comienza diciendo que la Directiva 2008/68 permite a los países tener excepciones y hacer cosas distintas a las señaladas en el Acuerdo Internacional ADR o RID. Los países las solicitan y se les puede aprobar en el Comité de Transportes de la Comisión Europea, en Bruselas, y el resto de los países tienen la potestad de adherirse automáticamente a ellas sin tener que solicitarlas de nuevo cada país.

Recientemente se han actualizado los anejos de la citada directiva por la que se recogen todas las excepciones de los países. En la última reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carreteras se dijo que esta fórmula existía y que si había interés en adherirnos a alguna de ellas que se dijera. Hasta este momento, dos asociaciones han comunicado su interés en este tema. Todavía no se ha acordado la manera de proceder, piden la posibilidad de defender sus posturas, se acuerda ponerse en contacto con ellos para saber a qué excepciones les interesa adherirse, y el procedimiento a seguir.

D^a Silvia García comenta que en el Departamento correspondiente del Ministerio del Interior se está trabajando en una modificación del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se modifica el Reglamento de conductores. El texto todavía no ha llegado a esta Comisión, que debería emitir un informe preceptivo aunque no vinculante, pero sí ha llegado al Ministerio. No se sabe en qué momento de su



tramitación se encuentra el citado informe, en el supuesto de que hubiera poco tiempo para emitir el informe necesario se podría hacer una reunión de esta Comisión de forma virtual.

D^a Francisca Rodríguez informa que está presentada en la Comisión de Subsecretarios y Secretarios de Estado que es el paso previo a su presentación al Consejo de Ministros. Formalmente está terminada la modificación legislativa.

D^a Silvia García recuerda a los presentes que cualquier elaboración legislativa de los distintos Departamentos en los que se hable del transporte de mercancías peligrosas deben de presentarse en esta Comisión para emitir el correspondiente informe.

D^a Silvia García dice que el siguiente punto está relacionado con el transporte aéreo. Quiere informar sobre el funcionamiento del Comité que elabora la normativa del transporte aéreo de mercancías peligrosas que es algo diferente a los demás, hay una serie de países que forman parte del Panel, es decir que no todos los países están representados. España si tenía representante en el mismo, pero la persona ya no trabaja en este Departamento y ha tenido que dejar de pertenecer al Panel. Se están haciendo las gestiones oportunas para que se nombre a otro español, D. Pedro Ros de AESA como nuevo miembro del panel. Pero en este momento no hay ningún miembro del Panel representando a España.

Un tema muy importante sobre el que se está trabajando en estas reuniones es el envío de mercancías peligrosas por correo por vía aérea, ya que a partir de ahora se va a permitir el transporte de ciertas materias peligrosas en determinadas condiciones, en principio pocas. Entre ellas están las baterías de litio que llevan los dispositivos electrónicos y que pueden empezar a ir por correo. Para todo esto es necesario que el servicio de correo de los diferentes países forme a sus trabajadores. En España los trabajadores de Correos van a hacer un curso de formación “on line” y en el momento en que tengan la formación adecuada en España, Correos comenzará a transportar mercancías peligrosas.

Correos de España nos ha pedido estudiar la posibilidad de transportar otras mercancías peligrosas por transporte aéreo nacional que no están contempladas en las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, como se ha hecho ya en otros países. Se está hablando de laca de uñas envasada en formato convencional, colonias, bebidas alcohólicas, que cualquier persona sin formación específica no interpretaría como mercancía peligrosa, ya que son objetos de uso cotidiano. Se va a intentar solucionar este tema porque tampoco hay que olvidar que cuando se escanean los paquetes y la Guardia Civil detecta alguna de estas sustancias hay que abrirlo para retirarlo y para Correos supone un gran gasto económico. Se irá informando a los miembros de esta Comisión sobre los siguientes pasos a seguir en este tema.



D. José Luis Chica recuerda que en una reunión anterior se ha hablado de la formación que deben de tener los conductores que transporten material radiactivo incluidos en la disposición especial S11 y S12. En el caso de que esta formación hubiera que impartirla en España sería aconsejable que la Dirección General de Tráfico y el Centro de Seguridad Nuclear llegaran a un acuerdo sobre su contenido.

D^a Silvia García, manifiesta la necesidad de que Tráfico y el CSN aúnen posturas en este asunto, y ella defenderá la postura consensuada por ambos organismos.

D^a Silvia García comenta que la próxima semana asistirá a una reunión donde se encontrará con sus homólogos suecos con quienes elaborará un documento sobre este tema.

D. Eduardo Gómez pregunta sobre la posición que han adoptado el resto de los países.

D^a Silvia García contesta que en la pasada reunión del ADR se presentó un documento informal y se solicitó una declaración de intenciones, se votó aunque la votación no tiene ninguna validez. El resultado fue que trece países han votado a favor, siete en contra y tres abstenciones. Suiza va a presentar otro documento solicitando una formación específica para los conductores que transporten material nuclear. El Secretariado de Naciones Unidas ha hecho un estudio histórico para saber lo que ha motivado este cambio del ADR 2013 y ha concluido que ha sido una modificación editorial. El Secretariado apoya este cambio al igual que piensa que hay una gran mayoría de los países que apoyaría este documento y que sería aconsejable que la Dirección General de Tráfico y el Centro de Seguridad Nuclear tuvieran una postura conjunta para la próxima reunión.

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

Madrid, 20 de Junio de 2013.

Vº. Bº.

Mercedes Gómez Álvarez

Silvia García Wolfrum

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

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



ANEXO I

Incumplimiento del Acuerdo Internacional ADR, en el apartado 6.8.2.1.28, para cisternas de LPG (Gas licuado del petróleo).

En la reunión pasada del Grupo de Trabajo del ADR, en Suiza, la reunión común del WP-15 y del RID, invitó a las autoridades competentes del ADR, a comunicar a los Organismos de Control autorizados y a las partes concernidas de la Industria, las siguiente medias (que figuran en el punto 19 del Acta resumen de lo acordado por el Grupo de Expertos en cisternas en la reunión del Grupo de Trabajo en mercancías peligrosas ADR-RID, del pasado mes de marzo en Berna).

Los equipos y dispositivos de cualquier tipo, situados en la parte superior de las cisternas, deben estar protegidos según lo indicado en el apartado 6.8.2.1.28 del ADR, aunque se consideró que un tapón roscado encastrado en la parte superior de la cisterna, que no se sobresalga de la parte superior de la misma cumpliría los requerimientos del ADR.

Por lo tanto y considerando lo anterior, las autoridades competentes, comunicarán a los Organismos de Control Autorizados y a los Sectores Industriales afectados, que se deben rehacer estas aberturas roscadas, con tapones encastrados o de cabeza plana, de forma que no sobresalgan de la envoltura de la cisterna, en los casos en que se hayan detectado la presencia de tubos con tapones roscados, o bien soldados a las cisternas o colocados con tornillos, de forma que sobresalgan de la parte superior de la cisterna.

Considerando lo anterior, esta Subdirección General requiere a los Organismos de Control que procedan a revisar en su caso los posibles incumplimientos del ADR, según el apartado 6.8.2.1.28 y lo anteriormente dicho por la reunión común ADR-RID.



Refuerzo de envolvente exterior de cisternas GNL, clarificación y actualización del escrito 22 de noviembre de 2010 (Modificación de otro de 2 de junio de 1998), que se adjunta con este escrito.

Con fecha 22 de noviembre de 2010, se modificó el anterior escrito de 2 de junio de 1998, sobre anchura máxima de los vehículos cisternas para el transporte de Gas-natural-licuado (GNL) a muy baja temperatura en cisternas isotérmicas según el ADR, capítulo 6.8.

Debido a que ASFARES se ha dirigido a esta Subdirección General, solicitando el refuerzo de la envolvente exterior de cisternas de GNL con fecha 19 de febrero de 2013, es por lo que analizado este escrito de ASFARES esta Subdirección General, considera que la petición puede ser aceptada y en consecuencia a partir de la fecha de recepción de este escrito los vehículos-cisternas GNL que se fabriquen o que se trasladen nuevos para su uso en España, cualquiera que sea su anchura, incluido el aislamiento de tipo que sea (poliuretano o al vacío) de 2,60 m, para estos vehículos-cisternas, cumplirán las siguientes condiciones de conformidad con el ADR, apartado 6.8.2.1.5.

- 1) El calorifugado, en el caso de poliuretano, sea compacto.
- 2) La protección exterior de calorifugado (al vacío o de poliuretano) será en chapa de acero dulce de 1,5 mm, de espesor como mínimo o de la chapa de acero inoxidable austenítico de 1,2 mm de espesor como mínimo. Otros materiales metálicos con menor punto de fusión y mayor conductividad térmica que el acero, no pueden utilizarse.