



ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 8 DE SEPTIEMBRE DE 2020.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta, a celebrar en Ginebra del 14 al 18 de septiembre de 2020.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS, a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

Personas que participaron en la reunión:

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D. Francisco Javier Segovia Balado, de AESF

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior

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

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

D. Javier Saéz Lozano, de BEQUINOR

D. Enrique Sánchez

Participaron en la reunión de a través de la plataforma TEAMS:

D^a Francisca Rodríguez Peña, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D^a Margarita Santamaría

D. Juan Antonio Balbín Valenti, de FEDECOS

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

D. Andrés Herbada, de ASTIC/UOTC

D. Ismael Carrón

D. Mariano Moreno, del Ministerio de Defensa.

D. José Antonio Rodríguez, de CONSEGUR

D. Francisco García Franco

D^a Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Eduardo Perucha Esteban, de ADIF

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Antonio Sánchez

D. Javier Hernández Sánchez

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Luis Fernando Fernández, de FORMASTER

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura

En Madrid a las 10:05 horas del día 8 de septiembre de 2020, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de las Subcomisiones Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril 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 Conjunta RID/ADR en Berna el 10 y 11 y en Ginebra del 14 al 18 de septiembre de 2020.
- 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 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 aprobada.

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

Leída las actas de las reuniones anteriores de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 11 de septiembre de 2019 y de la Subcomisión para el Transporte de Mercancía Peligrosas por Carretera, celebrada el 13 de diciembre del 2019 al no haber objeciones a las mismas, quedan aprobadas.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta RID/ADR, a celebrar en Berna el 10 y 11 y en Ginebra del 14 al 18 de septiembre de 2020.

La reunión se centra en el examen de los documentos que se van a presentar en la próxima Reunión Conjunta RID/ADR. El formato de la reunión de los días 10 y 11 va a ser semipresencial desde Berna, al igual que la reunión en Ginebra, donde tiene su sede Naciones Unidas, que también va a ser presencial u online. En esta ocasión su duración se ha ampliado dos días más porque en marzo no se pudo celebrar la reunión que había convocada. Por este motivo hay muchas propuestas y muchos temas que tratar. Se han

presentado muchos documentos y muchas propuestas. Debido a la gran cantidad de documentos, propone estudiar aquéllos que se consideren más interesantes presentados hasta marzo y la totalidad de los documentos presentados después de marzo. Se acuerda hacerlo de este modo.

Los documentos que se presentaron antes de marzo y tienen interés para los presentes son los siguientes:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/5. Presentado por Alemania. D. Enrique Sánchez propone revisar este documento

Este documento se refiere a una interrelación entre los reglamentos CLP y el ADR, en relación con el sulfato de plomo con número UN 1794 y que no está en el Anexo 6 del CLP, pero si están los compuestos de plomo. La propuesta de Alemania le parece correcta, pero existe un problema que se debería de analizar, y es que no se hacen las correspondientes correcciones en las fichas de datos de seguridad, ya ha detectado una ficha que aparece que el sulfato de plomo es una materia peligrosa para el medio ambiente, pero no hace referencia a la clasificación del ADR cuando existe más un 3% de ácido libre si lo es. En los casos que ocurra esto y se aplique solo el CLP en la ficha de datos de seguridad, puede haber problemas. Ya ha encontrado una ficha de seguridad donde este producto solo viene la identificación de las indicaciones de peligros para peligrosidad para el medio ambiente, no se hace ninguna referencia en el punto 14 a que cuando tenga más de un 3% de ácido libre deberá de ser incluido en la Clase 8.

D^a Silvia García dice que eso tal y como está en el momento, este compuesto está clasificado en la clase 8, y eso no se va a mover. Lo que dice los alemanes es que cuando tenga menos del 3%, ya no es corrosivo, ya no cumple los requisitos de la Clase 8, pero sigue cumpliendo los requisitos de ser dañino para el medio ambiente. El problema no está en el ADR y en el CLP, en este momento, consta ya como corrosivo.

D. Enrique Sánchez aclara que constan los compuestos de plomo, y si no se equivoca son los que están en plomo que sean de plomo⁴, con lo cual es un problema de CLP. La cuestión está en que si el mercado va al CLP y aplica el sulfato de plomo no va a hacer referencia a que si hay más de un 3% de ácido libre es de la clase 8.

D. Enrique Sánchez indica que el problema puede ser del anexo 2 de la ficha de datos de seguridad, pero ahí dice que son asuntos generales, se exponen como tienen que ser las fichas de datos de seguridad. El tema es que, de alguna forma, la persona que va a hacer una ficha de datos de seguridad de sulfato de plomo debería de poner en el Punto 14 las dos clasificaciones.

D^a Silvia García recuerda que el CLP si tiene información sobre el sulfato de plomo.

D. Enrique Sánchez dice que sobre el sulfato de plomo tal y como está, es decir, el KA7446142 no está en el Anexo 6, están los compuestos de plomo.

En base a eso está la propuesta de Alemania. Es correcta, por debajo del 3%, que ya no es clase 8, tiene que ser de la clase 9. Todos los de la clase 8 tiene que llevar la marca de mercancía peligrosa para el medio ambiente. En todo caso el producto tendría que ser considerado como exento de ácido.

D. Antonio Gómez cree que hay fichas de datos seguridad que se hacen un poco a la ligera, pero no hay que tener en cuenta eso en el punto 14, en el punto 2.

D. Enrique Sánchez dice que en el punto 2 está solamente la referencia del CLP como compuesto de plomo. Para D. Antonio Gómez entonces no estaría bien hecha.

D. Enrique Sánchez dice que no sería correcta pero causa un problema en el tema de la ejecución de las fichas.

D^a Silvia García cree que podría ser interesante el llamar la atención sobre este punto, por ejemplo a la Unión Europea que está presente en esta reunión.

D. Enrique Sánchez advierte que hay que tener cuidado que con las fichas de datos de seguridad que depende de la reglamentación de sustancias tengan en cuenta en este aspecto.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/40. D. Jorge Mérida ha solicitado que se vea este documento. Presentado por España.

Se refiere a una falta de acuerdo de la disposición especial 593 con el apartado 5.5.3. La disposición especial 593 indica que si se pretende llevar el gas para enfriar muestras médicas o biológicas entonces se puede meter en un recipiente de doble pared que cumple con la instrucción de embalaje P203 - en concreto- el párrafo 6 para recipientes criogénicos abiertos, que tienen que ser de vidrio. Esto no es totalmente compatible con lo que indica la disposición especial 593. porque pide requisitos adicionales recogidos en el 5.5.3.

Lo que se plantea son dos opciones. La primera es ir al 5.5.3 y aplicar requisitos que se indican. La segunda es aplicar las condiciones de la disposición especial 593, que tal y como está son válidos adicionalmente al 5.5.3. El problema es que no son dos caminos alternativos, sino, que en este segundo camino te obliga a cumplir también lo del primero. Nosotros contemplamos en el documento las diferentes condiciones en el embalaje, señalando los puntos de conflictos que existen, y es que si se aplica el 5.5.3. debería de ser capaz de utilizar tanto recipientes abiertos como cerrados, y que además parece muy difícil cumplir simultáneamente las disposiciones de embalaje es muy difícil cumplir simultáneamente las disposiciones de embalaje que viene señalado en el 5.5.3 después de cumplir las de la instrucción de embalaje P203.

Lo que se proponen es hacer una modificación de texto en la disposición especial 593 haciendo únicamente la referencia al 5.5.3 y no haciendo referencia a la instrucción de embalaje P203. Pregunta a Jorge Mérida si tiene algún comentario que hacer a este documento.

D. Jorge Mérida quería hacer un comentario sobre la redacción que se propone, entiende que tendría un problema para ellos porque en la DS 593 estaba reducida a unos recipientes criogénicos cerrados con el recipiente interior de vidrio -que en el mercado son muy reducidos-, y con esa propuesta se abre la puerta a todos los envases, y podemos encontrarnos con situaciones en la que hay mucha picaresca con la que se han encontrado muchas veces. Los recipientes abiertos criogénicos son mucho más baratos que los cerrados, y muchas veces se intentan cambiar los abiertos por cerrados cambiando la tapa enroscada abierta le hace agujero y ponen una válvula de seguridad y un regulador y lo llevan para rellenar. Evidentemente, para nosotros no está homologado y se rechaza para su llenado. Como queda la redacción ahora mismo en la disposición especial 593, al quitar la parte donde se habla claramente de los recipientes de vidrio, podría dejar abierto el llenado de estos recipientes al quedar generalizados para todo el tema de uso de acondicionamiento criogénico de este tipo de muestras. Esos recipientes podrían volverse legales para el traslado de este tipo de muestras.

Este tema les crea mucha inquietud y quería trasladarlo a esta reunión.

D^a Silvia García dice que lo que indicas es que has visto muy pocos casos de estos recipientes y, desde hace tiempo, se puede aplicar el 5.5.3 y de esta manera no se tiene que llevar un recipiente de doble pared cerrado, para exactamente los mismos casos, refrigeración de muestras.

Si alguien tiene un mínimo de picaresca, lo primero que van a hacer es no aplicar la disposición especial 593, en vez de eso, aplicar el 5.5.3, de hecho si se intenta aplicar la disposición especial 593, puede que se aplique la disposición de embalaje P203, sin más, y no te des cuenta de que tienes que aplicar la disposición; sin embargo si intentas aplicar la 593 e intentas utilizar este embalaje doble y luego cumplir adicionalmente el 5.5.3 porque es lo que dice la 593, esto no se puede embalar.

Para D. Jorge Mérida es un problema que no existe, porque en el mercado este tipo de recipientes de vidrio en su interior no se utilizan. Es una cosa tan particular que jamás se han recibido en España, no sabe si en el resto de Europa habrá muchos recipientes de vidrio. No es un recipiente interior que se utilice frecuentemente, para la refrigeración por su fragilidad. Se genera un problema muy particular ya que la disposición 593 tiene una redacción muy abierta, porque ya no se habla solamente de los recipientes de vidrio también se habla de otras situaciones.

D^a Silvia García pregunta si solamente ha visto uno en veinte años las muestras médicas o de especímenes biológicos, que sin lugar a dudas, se transportan mucho cómo se están transportando.

D. Jorge Mérida contesta que los recipientes, normalmente, son de parte interior metálica. Los recipientes criogénicos, normalmente se llaman lecheras, son de acero inoxidable y de doble pared y hay muy pocos fabricantes en el mundo hay 5 ó 6. Normalmente la parte interior es metálica igual que la exterior, para evitar que se produzca un accidente y una posible rotura del envase interior. El 99,99% todos los recipientes que se utilizan para la refrigeración tienen doble capa metálica

D^a Silvia García indica que lo que está diciendo es que la gente no está utilizando esta disposición especial.

D. Jorge Mérida dice que a nivel de asociación de gases en su empresa y en el resto de empresas que ha consultado no tiene noticias de haberlos utilizado. Cuando les han pedido nitrógeno líquido- que es el gran producto para la refrigeración- de muestras han solicitado una exención

D^a Silvia García aclara que no está diciendo que quiere transportar nitrógeno líquido. El caso es utilizar nitrógeno para refrigerar una muestra, el objeto no es transportar nitrógeno, si se transporta tiene que cumplir lo relativo a su transporte de nitrógeno. Esto es el uso de nitrógeno para la refrigeración de una muestra.

D. Jorge Mérida recuerda que la muestra se transporta refrigerada.

D^a Silvia García acuerda con D. Jorge Mérida mantener una reunión en privado para tratar con más detalle este asunto.

D. Jorge Mérida dice que dentro de ese nitrógeno van las muestras que se transportan refrigeradas. Lo que hace normalmente un veterinario, por ejemplo, cuando van a las granjas llevan un recipiente o van introduciendo las pajuelas para inseminaciones o para introducirlas en la granja y esa es la parte de transporte que afectaría aquí. El uso en una instalación de investigación de un recipiente no está sujeto a ningún tipo de legislación del transporte. Esto es cuando una muestra se traslada de un centro a otro, cuando se usan los recipientes de doble pared metálica y cuando se abre la tapa y sale la nube de nitrógeno se rellenan y llevan otra capa adicional para el relleno del nitrógeno que se evapora.

D. Jorge Mérida menciona estos dos documentos **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/1** y **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/7**, que tratan sobre una propuesta de inspección de cisternas criogénicas, están a favor del documento de EIGA.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/3. Remitido por España. Es una petición de interpretación. Se plantea los distintos casos cuando se transporta algo en vacío y sin limpiar. Hay una problemática de quién emite la documentación de transporte, si desde el origen o desde el último destino, y quien es el responsable de este trayecto. En el documento se plantean diferentes opciones, algunas con una justificación más elaboradas que otras. Básicamente lo que se quiere es abrir un debate, no se inclina por ninguna de

ellas y lo que se quiere saber es cuál es la interpretación que se hace en otros países de esta temática y en función de eso, con la información que recibamos, se verá si se hace una propuesta o no.

D. José Antonio Rodríguez dice que de las propuestas que se hacen, salvo que, la cisterna opere en un sistema de exclusividad para una empresa puede ser la empresa quien genere la documentación. Ahora bien, en la situación que se genera cuando la cisterna descarga y va a un nuevo destino no tiene el expedidor originario datos, el cliente no tiene ningún tipo de responsabilidad y de ninguna manera conlleve a que se considere expedidor. Si realmente esa cisterna que ha descargado el cliente como descargador tiene un nuevo destino la empresa responsable- con lo cual esa cisterna se mueve a su nuevo destino- para cargar no será el expedidor en origen, será de quien le ha contratado o bien el transportista. Esa es la postura más adecuada en esta situación.

Para D^a Silvia García es una opción, pero si el transportista se vuelve directamente a su casa, sin más.

D. José Antonio Rodríguez contesta que en ese caso será el expedidor, sin más. Según D^a Silvia García ese producto se lo habrá echado un señor que es el que tiene conocimientos de la peligrosidad y que es el responsable de que ese producto estuviera en condiciones y que no tenga ninguna cosa rara.

D. José Antonio Rodríguez en ese caso hay una documentación que se le ha facilitado con la carta de porte, y a partir de ahí, tendrá que tener en teoría los conocimientos necesarios para realizar el transporte, el que una cisterna se esté moviendo bajo el amparo de un expedidor originario que no sabe a dónde va.

D^a Silvia García dice que esta es una de las opciones que hemos planteado, pero hay varias y muchas interpretaciones posibles. Nuestra intención era poner este problema sobre la mesa y si después de la discusión hay una posición consensuada se irá viendo. Según lo que se ha dicho, parece razonable que la persona que contrata el transporte solamente le interesa de ese punto a otro punto, pero también parece razonable que si el transportista tiene luego el embalaje vacío y sin limpiar no puede deshacerse de ellos inmediatamente, se ve investido de responsabilidad con respecto a ello. Hay muchos matices y muchos puntos de vista en función con que gremios se hable. Le agradece que haya expuesto su punto de vista.

D. Jesús Soriano apoya el Documento **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/38**, D^a Silvia García dice que apoyará la clarificación que aparece en el documento porque no tiene ninguna propuesta.

D. Jesús Soriano está de acuerdo con el documento que apoya que se haga una clarificación pero que de momento no tiene ninguna propuesta.

D. Jesús Soriano indica que la argumentación de este documento es muy robusta y está apoyada por la práctica y ellos lo han tratado con el responsable

de una Subdirección de Inspección. Hay una excepción que quiere comentar, en el debate que ha tenido este tema en CEFIC. Hay un par de excepciones en las cuales CEFIC y FEIQUE no están de acuerdo. Una de ellas es que CEFIC va a decir en la reunión que el tema está claro y que no hay ningún problema, pero el tema no está claro. Conviene recordarlo, tenemos un requisito o una excepción en nuestra normativa nacional de peligrosas, nuestro Real Decreto, dice que el descargador adecuará la carta de porte, eso se introdujo en su momento porque estaba justificado y porque ahí había un gap en el ADR. Espera que se tome una decisión adecuada pero esta es nuestra posición.

D^a Silvia García indica que habrá que ver que interpretación se hace y cuando se tenga clara a partir de entonces se utilizará también.

D. Antonio Gómez quiere hacer un comentario sobre la carta de porte en vacío. El art. 46 del RD 97/2014 dice que el descargador entregara la carta de porte de cisterna vacía o compartimento vacío, pero cuando ese descargador entrega esa carta de porte en ningún caso es expedidor, lo lógico es que ponga de expedidor a quien figura en la carta de porte cuando va lleno. De hecho hasta se admite utilizar la carta de porte de lleno para vacío si se devuelven al expedidor los medios de confinamiento, tachando las cantidades o borrándolas, entonces pone de expedidor al mismo. Pero muchos no lo están haciendo bien o no lo están haciendo así. El caso es que hay muchos expedidores que cuando dan la carga también les adjuntan la carta de porte en vacío y se da la circunstancia que en una inspección o accidente en carretera figuran documentos de lo que lleva y también la carta de porte de vacío sin limpiar, hay información contradictoria.

Estaría bien generar la carta de porte en vacío bien cuando se llena, pero que los conductores no la lleven a la vista, por si tienen un accidente, y después cuando entregan la mercancía que saquen la otra. Están llevando las dos juntas, ese es un problema.

D^a Silvia García también ve que este es un problema.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/32

D. Enrique Sánchez quiere comentar este documento presentado por Rusia referido al proceso de cálculo de espesor de cisternas. En el ADR no aparecen los términos recogidos en la propuesta, D^a Silvia García cree que esto puede ser un problema de traducción porque el documento original está redactado en ruso, y más que el ADR ellos utilizan el RID, no son firmantes del ADR. El RID en ruso es traducido por un equipo de traductores de Naciones Unidas que no tiene idea de transporte de mercancías peligrosas, entonces puede que del inglés al ruso haya habido un cambio de matiz y de vuelta del ruso al inglés ya diga otra cosa diferente, otra vez. Habrá que comprobar la frase 6.8.2.10.

Lo que se recoge en la propuesta, es una modificación de los valores del límite de elasticidad aparente -que en el ADR se introdujeron para que no se pudieran sobrepasar-, no se podría utilizar, acero de alto límite elástico y para eso aparte de poner los límites se estableció la relación con objeto de evitar la fragilización en algunos tipos de cisternas, sobre todo en las que llevan amoniaco,

de hecho una serie de cisternas con un material no ajustado a ello fueron eliminadas por el tema de las fisuraciones. Pero en el ADR no dice que en el acero templado al agua no debe de ser utilizado, esa frase no existe en el ADR.

D. Enrique Sánchez dice que en el ADR aparece un límite menor de 460 megapascuales y uno superior de setecientos y pico, para ese tipo de acero, de hecho hay algunas normas de materiales de este tipo, y se puso ese límite, precisamente, para obtener un material que tuviese un mínimo de alargamiento, que hubiese una separación entre el límite elástico y la carga de rotura.

D^a Silvia García indica que ellos lo que dicen es que esta frase no es que tenga más o menos sentido, es que contradice lo que dice su norma rusa.

Para D. Enrique Sánchez el concepto de templado del acero cree que es universal. Está en las distintas clasificaciones, de hecho ellos, cuando hablan lo hacen de normalizado templado . De lo que habla el ADR no son del tipo de acero, hablan del límite elástico, pone límite a las características de los aceros utilizados

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/33

Según D Enrique Sánchez en este documento se propone eliminar la presión de cálculo ésta se utiliza en el ADR para incrementar el espesor en aquellas materias que presentan un alto riesgo, desde el punto de vista de seguridad industrial, entonces el espesor se hace a la presión de cálculo, a la presión de prueba. Pero existe una serie de cisternas, y sus códigos cisterna están así, que la presión de cálculo es muy superior, está hablando de 10,4, 15,4 21-4, 10,15 y 21 bares, mientras que la presión de pruebas es 4 bares. Cree que la presión de cálculo que no se debe eliminar, es un concepto utilizado por el ADR de siempre para calcular el espesor.

A partir del siguiente documento se van a estudiar los que se van a presentar en la reunión de este mes:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/43. Propuesto por Suiza. Relacionado con la implementación de las guías de aplicación del 5.4.0.2 que se hicieron para hacer la documentación electrónica. Recuerda que hay un proyecto piloto que ya se está aplicando en unos países para poder hacer el transporte con documentación electrónica, Suiza no es de estos países, pero si tiene interés por la temática y propone modificar algunos de estos preceptos que vienen rigiendo este grupo de trabajo.

D. Jesús Soriano dice que teniendo en cuenta la situación que se tiene en España con la documentación de transporte electrónica, que la tenemos vigente por el ROTT y la Resolución de la Dirección General del Transporte Terrestre, entienden que esta fase previa podría ser utilizada, en su caso, por España. La documentación electrónica, en cabina, y no están conectado al sistema TP1 y TP2 les parece adecuado y correcto, su valoración es positiva.

D^a Nuria Lacaci, va en la misma línea de lo comentado por D. Jesús Soriano. Cree que la digitalización debería de estar implantada en el transporte y por supuesto la documentación electrónica. Quieren apoyar todos los pasos que se vayan dando a nivel europeo para facilitar e implantar esta documentación electrónica de transporte, documento electrónico.

D^a Silvia García interpreta, tanto de tus palabras como las de Jesús Soriano, que no es que apoyéis la propuesta de Suiza de modificar esas guías, apoyáis la implantación paulatina y cuanto antes mejor, de la documentación electrónica.

D^a Nuria Lacaci dice que en este caso, Suiza, lo que propone es que en aquellos países que no se van a adherir a este protocolo, la documentación electrónica si que se pueda transitar bajo determinadas circunstancias con el documento electrónico. En ese sentido, si que apoyarían esta propuesta, les parece adecuada, y ante cualquier propuesta que vaya encaminada a digitalizar la documentación del transporte de mercancías peligrosas le parecería bien.

D. Javier Sáez comenta que tienen un grupo trabajando en esto, y quiere apoyar los esfuerzos que está haciendo la Unión Europea y también, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para trasladarnos a la digitalización y a la documentación electrónica. En este momento, lo que tienen, que se da por bueno, es un documento en “versión PDF” con unas determinadas características, entienden que la documentación electrónica y la digitalización es mucho más. Le parece un buen comienzo, por lo menos se ha empezado, a través de un pequeño reconocimiento a los que es un documento PDF, que puede ser tan válido como un documento en papel. Se está trabajando en pasar de un formato a otro, y entienden que este es el principio de la digitalización.

Para D. Jesús Soriano lo interesante de esta propuesta es que habilita un período transitorio, que es importante para ellos, porque se acepta que se tenga una documentación electrónica en cabina, que no esté conectada a ningún sistema de conexión de la autoridad competente, el sistema de conexión del servicio es privado. De hecho, están funcionando así, hay empresas que utilizan esta ventaja porque la anterior redacción que proponía el documento, según lo hicieron sus redactores era que cuando no tienen el sistema se usa papel y no digital, ahora con esta propuesta de Suiza también se puede utilizar digital y puede estar en esta fase previa de adaptación digital.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/9 Es un antiguo informal que comenta sobre la Propuesta 9 que hizo EIGA, que propone ampliar el período de inspección de 10 a 15 años para vehículos de baterías que transporten gases comprimidos, para el caso de helio o de hidrógeno.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/50 de ECMA, Asociación de Fabricante de Recipientes a Presión y contradice que se pueda aumentar, sin más los períodos de inspección de 10 a 15 años porque creen que sí que hay o podría

haber problemas de seguridad. Proponen que como no están de acuerdo con las propuestas de EIGA hacer un grupo de trabajo para ver si esto en algunas condiciones específicas se puede admitir o no.

D. Jorge Mérida dice que la propuesta de EIGA está muy relacionada, que en muchos países se ha conseguido, aunque en España todavía no, con el tema de marcado a 15 años de vehículos baterías compuestos por botellas que se mantienen el mismo plazo que para el resto de envases. Nosotros estamos a favor de la propuesta de EIGA, que es ampliar ese plazo a 15 años porque es lo lógico, una vez que se aprobó ampliar ese plazo a quince años no tiene sentido rebajarlo. Los componentes son exactamente iguales de los envases que circulan por Europa durante 15 años; el hecho que vayan montados en un vehículo e interconectados no se puede ampliar ese plazo porque las pruebas hidráulicas son las mismas, los requisitos de construcción son los mismos, de hecho hay muchos vehículos de batería que están contruidos con botellas que son exactamente las mismas que están circulando individualmente por Europa. Entonces evidentemente, nosotros estamos a favor del documento de EIGA. Todas las inspecciones previas de los vehículos con batería son las mismas que exigen la norma para el llenado de botellas. EIGA también propone que sólo se haga en centros autorizados de llenado a 15 años, es decir, se están pidiendo los mismos requisitos, tendrá que estar incluido como llenado a 15 años para extender lo que ya está en botellas a vehículos batería.

D. Enrique Sánchez quiere hacer una observación, el período que pasa de 10 a 15 años está regulado en P 200 para las botellas y eso es una competencia directa de los organismos que acrediten el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que es la autoridad competente para hacer ese cambio. Aquí parece ser que efectivamente hay dificultades para ese asunto.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/53. Está relacionado con el dióxido de plomo. Alemania propone eliminar un riesgo subsidiario que tiene el dióxido de plomo UN 1872 en el del RID/ADR y que no consta en ningún otro reglamento. Alemania no ha encontrado ninguna razón de porqué pudiera estar ahí este riesgo subsidiario y propone eliminarlo. Pregunta si alguien transporta ese producto y puede hablar sobre este tema.

D. Enrique Sánchez comenta que ayer estuvo localizando, en internet fichas de datos seguridad de este producto, que tiene una serie de riesgos, ninguno relacionado con el ADR, lo que ocurre es que hay otros productos, dentro del ADR, que posiblemente cuando se han hecho los ensayos y los análisis del CLP se ha detectado que no reúnen los criterios de clasificación del ADR. Se imagina que irán saliendo poco a poco. El óxido de plomo no tiene ningún riesgo relacionado con los peligros del ADR.

D^a Silvia García recuerda que el dióxido de plomo pertenece a la clase 5.1.y aparte de eso tiene un riesgo subsidiario tóxico y Alemania lo que indica es el riesgo subsidiario tóxico, es decir, a las personas que tienen esa ficha de seguridad habría que decirles que la revisen porque lo mismo no es correcta.

D^a Silvia García dice que igual han puesto óxido de plomo en lugar de dióxido de plomo, al ser compuestos son parecidos en nombre, pero muy diferentes en composición química.

D. Enrique Sánchez dice que tiene razón y que la ficha tiene la indicación de peligro del 5.1. pero lo que no tienen son de tóxicos, tiene de peligros para la salud el 270, pero no tiene los trescientos y pico que son los de toxicidad. Está conforme con la propuesta.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/54. Presentado por Francia. Está relacionado con la imposición de placas y etiquetas en cajas móviles muy específicas relacionadas con el transporte de desechos. Son contenedores de escombros básicamente, en función de las imágenes aparecen en el documento. Lo que preguntan es si hay que marcarlo como contenedor o como vehículo. Ellos lo marcan como vehículo.

D. José Antonio Rodríguez indica que este tipo de elementos de contención se utiliza mucho en la recogida de residuos. En su momento se hizo una consulta al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo sobre las características que tenían que reunir y mandaron un escueto escrito en que todos los contenedores que utilizaban para mercancías peligrosas cumplían el CSC, estos elementos no lo cumplen. La pregunta sería si se sigue manteniendo ese criterio se identifican documentalmente, independientemente de que se marquen, en la carta de porte, como vehículo, como contenedor. Que solución habría porque esto se utiliza en toda la recogida de residuos que hay.

D^a Silvia García dice que para ello se debería de hacer la consulta al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

D^a Mónica desconoce el escrito al que se ha aludido, lo va a localizar y estudiara su contenido.

D. José Antonio Rodríguez se ofrece a hacerlo llegar a la Comisión, por si pudiera ser de interés. Lo dice porque se genera el problema de que si se documenta como caja móvil o como contenedor, habría que marcarlo en los cuatro costados y aparte que deben de estar homologados.

Para D^a Silvia García si se quiere que sea ser contenedor, según el ADR/ RID tiene que cumplir el CSC.

D. Antonio Gómez piensa que en España, poca transcendencia puede tener si ya tenemos la excepción para contenedores que solo hagan transporte por carretera, eso quiere decir que no se podrían placas etiquetas.

Para D. Eduardo Gómez no hay que confundir los temas, esto son cajas móviles. El problema viene que cuando se va a la definición de caja móvil se remite a la definición de contenedor, ese es el verdadero problema. Tendría que haber una definición de caja móvil y otra de contenedor. Evidentemente estos contenedores de escombros no pueden jamás cumplir el CSC, Convenio

de Seguridad de Contenedores, porque ese convenio lo primero que dice es que son las medidas de contenedores ISO y eso no es un contenedor ISO. Lo que pasa es que llamamos contenedor, por eso la respuesta del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, diciendo que todos los contenedores tienen que cumplir el CSC. Pero esto no es un contenedor es una caja móvil y la excepción que tenemos es de no tener que llevar placas y etiquetas en los contenedores ISO que se usen exclusivamente en carretera como caja móvil, pero no se está hablando de este tipo de contenedores. Evidentemente si se consigue que esa excepción de que tenemos se traslade a estos contenedores sería una punta de lanza muy buena, para en su día hacer otra enmienda, España o quien sea, donde se diga que todos los contenedores, cuando se usen como caja móvil, podrían estar exentos de las placas etiquetas, siempre y cuando no se utilicen para el transporte a granel. El problema es que estos contenedores se usan para el transporte de residuos a granel, ahí tienen que llevar placa.

Francia pregunta si tiene que poner la placa en los cuatro costados o solo hay que poner las placas en los dos laterales y la trasera como si fuera un vehículo, esa es la pregunta de Francia, no tiene nada que ver con la excepción que tenemos nosotros.

D. José Antonio Rodríguez dice que esto se mandó con el expediente completo y no sabe si realmente esto corresponde con la definición de caja móvil, pero se utilizan para escombros a granel, pero también para la recogida de residuos, otro tipo que se utiliza mucho es el de gancho que forma parte de la caja. El problema está en que se emplea el término contenedores con esa vinculación por ello la respuesta se limitó, al cumplimiento del CSC.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/55 Presentado por Francia, en nombre del grupo de trabajo sobre informes de accidentes que se reunió a finales de febrero principios de marzo. En este documento se recoge el acta de la reunión, luego tiene tres documentos informales adicionales asociados 40,41,42, que recogen la información de lo estudiado en ese grupo de trabajo. En informal 47 Francia presenta lo que podía ser las nuevas exigencias del informe de accidente, con un informe diferente para cada uno de los modos de transporte ferrocarril, carreteras y navegación interior. Cree que sería interesante que se trabaje, sobre todo la tabla de Informal 47, ahí se puede ver el tipo de datos que se plantea solicitar y como muchos consejeros de seguridad están escuchando y tienen que rellenar muchos datos ver si esta información es razonable o no, puede estar disponible. Si hay algún comentario que se lo hagan llegar a través del correo electrónico.

D. Jesús Soriano comenta que en el escrito que ha hecho llegar sobre las propuestas, este tema no lo ha incluido porque tampoco tiene una opinión formada sobre ello. Le parece que lo que se propone es un modelo demasiado sintético. Hay muchos campos, pero esos campos se contestan con un tic, afirmativo/negativo, si/no, elegir seleccionar / no seleccionar y no sabe si esto tiene una explotación estadística de cara a conocer las consecuencias del accidente. No ha visto que existan campos de texto donde se puede describir lo que ha ocurrido. Si el objetivo es tener una explotación estadística, a la hora de

sacar conclusiones más cualitativas les parece limitado, pero tampoco se propone cambiar eso.

D^a Silvia García dice que efectivamente lo que viene presentado en el Documento Informal 47 básicamente está pensado para ser una plantilla, a poder ser digitalizada, efectivamente con muchos menús desplegados. No tiene ningún campo de texto, la normativa prevé que la autoridad competente puede solicitar más información en caso de que lo crea necesario, pero lo mismo si cree conveniente poner directamente una casilla de más información, porque puede que haya cosas muy particulares del accidente que no se han podido recoger de otra manera. Lo tendrán en consideración.

D. Jesús Soriano es lo que desde FEIQUE se propuso para el tema del informe anual, que siempre conviene poner un campo donde se pueda poner comentarios relevantes.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/60. En este documento se quiere aclarar el ámbito de aplicación del número ONU 3509 de embalajes vacíos y sin limpiar. Hacen dos propuestas, la primera es añadir una frase a la disposición especial 663, diciendo que el embalaje vacío y sin limpiar no está roto y sigue respondiendo a las especificaciones originales del embalaje, y se puede llevar como si estuviera lleno. Si el embalaje está roto, indica que esta opción no sería la buena, se debería llevar como embalaje vacío sin limpiar.

La segunda propuesta es para evitar el embalaje en común en algunos tipos de embalajes vacíos y sin limpiar

D. José Antonio Rodríguez cree que lo que plantea es que hay una especie de contradicción. Por un lado, dice que los embalajes deben cumplir las condiciones de nuevos, aunque estén vacíos, y luego, por otro lado, que cuando están en malas condiciones, no están perfectamente, también pueden acogerse a ONU3509, piensa que es una discrepancia. Lo que piden es que los que van bajo el ONU 3509 no sea necesario que se apliquen las condiciones de nuevo. Porque lo que ocurre es que, por un lado que esté bien, y por otro si no están bien se les permite llevarlos. Esto ocurre, con los temas de pintura, con la disposición especial 650, que permite llevar en buen y mal estado bajo esa disposición. Aquí no lo aclara.

D^a Silvia García piensa que precisamente que la disposición especial 663 se aplica a ONU 3509. Hacen es una referencia cruzada donde dice que hay que tener ojo si tu embalaje responde a las condiciones de nuevo, entonces se puede llevar como ONU 3509 o si se quiere se puede aplicar los párrafos 4.1.1.3 y 4.1.1.11 y llevarlos como si estuvieran llenos. Pero para aplicar esos párrafos, a priori, si deben de estar bien. En principio, ellos no pretenden cambiar el status quo de la situación, simplemente pretenden hacer esta referencia cruzada para mayor simplicidad.

D. Jesús Soriano ha presentado un comentario sobre este documento, donde dice que FEAP propone instrucciones a favor de lograr más facilidad como indica en su circular, es muy lógico y da más alternativas cumpliendo el

RID y el ADR. D^a Silvia García piensa que realmente no da más alternativas, aclara que las tienes no introduce más alternativas de las que ya había

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/61. También es el resultado de este grupo de trabajo. Está relacionado con la información relacionada con la cantidad de materia transportada. Proponen que para los residuos se pueda estimar el peso a partir del volumen de los residuos que se transportan. Esta propuesta se modifica parcialmente la redacción de un apartado, que viene recogido en el párrafo 6 en el Documento Informal 49.

D. José Luis Rodríguez comenta que podría plantear esta cantidad estimada algún problema con la legislación de transportes, del documento de control, que no concuerde una cantidad pesada específica en carretera con la cantidad que se indica en el documento o con la transportada.

D^a Silvia García dice que en este momento no dispone de la información, pero parece que este tipo de tener algún tipo de contradicción con la normativa específica de residuos y también hay una cierta problemática que es que no se puede sobrecargar los vehículos. Hay que mantener en mente estas dos cuestiones.

Añade que en el traslado nacional de residuos hay un Real Decreto 553/2020, donde dice que se tiene que indicar la cantidad, peso, y el peso de las cantidades de residuos, mientras que la normativa europea de transportes transfronterizos de residuos si permite, en algunos casos, poner volúmenes en metros cúbicos como alternativa al peso. En la normativa nacional si impone indicar el peso en el transporte de residuos mientras que en la normativa europea en el transporte de residuos si permite en algunos casos poner volúmenes.

Comenta que en un comentario de D. Jesús Soriano, que ve un porcentaje de error admisible en el régimen sancionador. D^a Silvia García cree que es independientemente de esto porque, es que ni siquiera tendrían que estimar la densidad, si la tienen que estimar la densidad porque dicen que la propuesta FEAD dice que puede estimar el peso a partir de volumen, es decir, hay que hacer una estimación de cuál es la densidad que se está metiendo.

D. Antonio Gómez interviene para decir que en la Orden Ministerial 2861 del 2012, que cuando se contrata el transporte público también permite, porque al decir que se pondrá el peso si se sabe y si no se podrá usar otra magnitud con la que poder calcular el peso. Quiere decir que, además de la de residuos se tendría esta otra y se admitirá también poner otra cosa.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/62. También se refiere al transporte de residuos, concretamente habla de embalajes usados que se puedan llevar en vehículos entoldados. La propuesta que hacen es añadir VC1 en la tabla A para el número ONU 3509 argumentando que hay otros números ONU que puedan resultar más dañinos o agresivos que este número ONU, embalajes vacíos y sin limpiar que si se permite el transporte de sustancias en vehículos entoldados.

D. José Antonio Rodríguez apoya totalmente esta propuesta. El hecho que para llevar envases vacíos tenga que ser vehículos cubiertos o cerrados imposibilita su utilización, el modo de cargarlos y estibarlos que suele ser en la parte superior y no es posible. Aunque sean entoldados es más que suficiente, entiende que aunque esté autorizado no es operativo en absoluto, no hay forma de cargar este tipo de envases que suele ser genéricos. Apoyan que puedan ser modificados y ser cargados en vehículos entoldados.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/63. Propuesta por EIGA. Está relacionado con la norma ISO 18.119. En el RID y en el ADR hay una nota que dice que independientemente de un punto de la norma, todos los cilindros que tengan menos de un espesor determinado deben de ser desechados. EIGA indica las razones por las cuales esta nota se puede eliminar. Hay dos documentos Informales inciden sobre este asunto:

DOCUMENTO INFORMAL 50. Argumenta los fabricantes de los recipientes a presión que esta nota no se puede quitar en ningún caso y que causaría un problema de seguridad.

DOCUMENTO INFORMAL 51. EIGA contesta a ECMA que los argumentos que indica, a sus ojos, no son válidos

Sr. Pajares, interviene para hablar más que del contenido de la forma. En el ADR cuando se citan normas ISO normalmente se menciona también la versión del año de la norma. Como el ADR se publica cada dos años, en muchas ocasiones la versión que sale publicada ya no es la vigente, hay una versión nueva de la norma ISO. No sabe si sería posible citar la norma ISO y referirse siempre a la vigente en cada momento, sin cita el año de la misma, no sabe si sería posible.

D^a Silvia García responde que no, porque la cita del año concreto implica que se ha aceptado concretamente esta versión de la norma y se ha chequeado que no está en contradicción con el RID y ADR en ese momento. Hay normas que de una edición a la siguiente pueden dar cambios sustanciales que no se quieran incorporar de forma automática y si se citarían sin año no habría forma de prevenir esto. El tema general es poner siempre el año.

Hace poco hubo está misma discusión, con respecto a una norma muy genérica de procedimientos en relación con los organismos de ensayo, era una norma muy genérica que se aplica a mercancías peligrosas, pero era una norma muy general que había que aceptar. No había ninguna forma de evitarlo porque son las normas que rigen los organismos de inspección, y en ese tipo norma si se habló de quitar el año. No recuerda la norma en concreto de la que se estaba hablando, cree recordar que sería de la reunión de hace un año, buscando en las actas se podría encontrar que norma en concreto era. En todo caso, estaría restringido a este tipo de normas generales que son ajenas al mundo de las mercancías peligrosas, para las normas específicas siempre van con el año.

La contestación le parece muy adecuada a quien ha interpuesto la pregunta, al incorporarse una norma concreta en una versión concreta y las versiones posteriores no forman parte.

D^a Silvia García indica que puede dar problemas alguna vez, porque hay veces que hay mucho interés en poder aplicar ya una determinada versión, pero si no está en el año par correspondiente, no se incluyen. Si se han publicado este año, pero después del 1 de junio no van a entrar en el año 2021 y hay veces que ha cambiado el ADR y se ha cambiado la norma, pero como ésta no se ha publicado a tiempo, la versión de norma que se refleja no recoge los requisitos nuevos del ADR, nos encontramos con los viejos. Esto se ha producido una vez, tanto Naciones Unidas como la OTIF elaboraron una nota en su página indicando que se recomendaba a las autoridades competentes y a los países que a partir de una fecha determinada, se aplicara tal norma.

También pregunta si en alguna versión lingüística, está pensando en Portugal, una norma, por ejemplo, ISO 17.871 se ha publicado como 2015 y pone más A1 2018, no sabe si depende del país de la versión lingüística o realmente el ADR en todas las traducciones va a venir exactamente igual.

D^a Silvia García contesta que todas las versiones son iguales, en principio no debería haberlas, pero eso es una revisión parcial de la norma.

D. Jorge Mérida dice que la postura de EIGA lo que indica es que ha pasado ya dos veces con esta norma de excepción, cuando se ha introducido en el ADR, siempre se ha metido una nota que limitaba esa aplicación de esa norma. Pasó con la inspección interna, obligaba a seguir evaluando las botellas, mientras que la norma decía que no era necesario. En este caso, la medición de espesores -con este rechazo- no tiene en cuenta el avance que dice EIGA con la inspección de ultrasonidos. Históricamente las pruebas de las botellas se han hecho con prueba hidráulica y las nuevas tecnologías de ultrasonidos no tiene nada que ver con el sistema antiguo de inspección que podría justificar el mantenimiento de esa nota. Lo que dice EIGA también es que la propia norma permite, en determinadas condiciones y determinados tipos de pérdida de espesor, bajar de nivel mínimo de diseño de cilindro sin poner en riesgo la seguridad. Esa es la clave de porque EIGA pide limitar la nota, evidentemente los fabricantes, esto digamos que no entra dentro de su gusto, evidentemente ampliamos la vida útil de las botellas que antiguamente eran rechazadas. Las tecnologías avanzan y permiten una detección muchísimo más precisa de cualquier fallo en una botella. La utilización de ultrasonidos no tiene nada que ver con la calidad de información que se obtiene con la prueba hidráulica que al final es meter agua a presión dentro de una botella y ver si revienta o no, de hecho puede pasar la prueba hidráulica, perfectamente, con menos espesor que tiene de diseño. En este caso es evitar la segunda vez que pasa que la norma de espesor de ultrasonidos se ve reducida dentro del el ADR con una tabla adicional que limita su aplicación.

D^a Silvia García cree que tanto EIGA como ECMA claramente tiene intereses comerciales, uno quiere vender botellas y EIGA, claramente, no las

quiere comprar. Piensa que estos argumentos los debemos olvidar y a lo que hay que remitir es a los requisitos técnicos.

D. Jorge Mérida dice que para eso está la norma, hay una indicación para una norma que claramente está hecha con mucha experiencia, como dice EIGA. Se prueban miles y miles de botellas al día, evidentemente al llegar el ultrasonido ha revolucionado este proceso, que de ser muy artesanal ha pasado a realizarse por técnicos con una formación de ultrasonido y utilizan muchas áreas de inspección industrial. Ha sido una tecnología que ha revolucionado la técnica de inspección de envases que ya no es tan hidráulica. Ahora mismo todas las empresas utilizan ultrasonidos por velocidad, eficacia y validez de los datos. Es un avance tecnológico que lleva aparejado el tema económico.

D^a Silvia García piensa que lo que indica ECMA es que este sistema lleva funcionando muchos años y solamente se permiten bajadas puntuales del espesor y que aceptar espesores menores claramente reduce el factor de seguridad. Y la problemática que hay con los organismos de inspección que no tienen, de momento, al menos, la facilidad de interpretar estos requisitos basados en ultrasonidos.

Para D. Jorge Mérida realmente todas las empresas ya tienen, por lo menos a nivel europeo, un centro de ultrasonidos certificado por un organismo notificado y cada seis meses tienen unas auditorias de control, de formación de los operarios, que es reglada con titulación oficial. El tema de los ultrasonidos está mucho más vigilado y controlado que la antigua prueba del agua, que se limitaba a meter agua en una botella y si sale por algún sitio que no sea el adecuado, estaba mal. Este proceso se ha revolucionado y la propia norma establece en qué condiciones y qué tipo de corrosiones puntuales, distancias y profundidades permite que siga siendo seguro el uso del envase, basado en la experiencia de los años de inspección. Hay muchos organismos notificados que ya tienen inspecciones de ultrasonidos y que el mercado sigue avanzando porque nadie va a montar nuevas pruebas hidráulicas, todo lo que se monte nuevo va a ser de ultrasonidos.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/65. Presentado por EIGA. En la Reunión Conjunta hubo un grupo de trabajo sobre los recipientes a presión, que llevó una serie de propuestas para el Subcomité del Transporte de Mercancías Peligrosas para el tema multimodal. Allí las propuestas que llevó EIGA llegaron a otro grupo de trabajo diferente pero junto con GCA, que es la asociación norteamericana, para llegar a un acuerdo en el ámbito internacional sobre definiciones, requisitos.

La verdad es que han hecho un trabajo con bastante profundidad, durante varios años. En el año 2019 los textos ya se introdujeron en el Libro Naranja y en el 2021 entraron en vigor para el RID y ADR. Tiene dudas, porque si se aprobaran en el 2021 entraron en vigor en el 2023, se aprobó en el 2019 pero ya va a la edición del 2023 en el Libro Naranja, que acaba de salir, y que se incluirá en el 2023.

Lo que propone, ahora, EIGA es que este trabajo que partió de la Reunión Conjunta y después pasó por el Subcomité y ahora se va a introducir en el RID y el ADR, que hay algún fleco que hay que rehacer a excepción del trabajo que se ha hecho en el Subcomité, propone volver a formar este grupo de trabajo.

Esto es lo que proponía el **DOCUMENTO INFORMAL 22** que es documento original, pero entre tanto, ha surgido una propuesta donde se propone poder enmendar y tener en cuenta todo este conjunto de trabajos anteriores que se han hecho.

D. Jorge Mérida no entendía muy bien, ha visto que había dos documentos, uno formal y otro informal, y ya ha entendido el porqué.

D^a Silvia García comenta que leyendo el documento **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/65**, citan el Documento Informal 22. En principio el Informal 22 decía que requería permisos para poder reiniciar estos trabajos, lo que viene a decir en el **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/65** concretamente en el párrafo7, que nadie les ha dado permiso, pero independientemente del permiso ellos han vuelto a convocar el grupo de trabajo que existía de antiguo y lo que presentan en este documento es el resultado de este grupo de trabajo.

Entiende que los trabajos han sido liderados por EIGA y que debería de haber consultado a las empresas y asociaciones interesadas en este tema.

Para D. Jorge Mérida es un tema formal de lo que es separar el recipiente del cierre, cree que ya hay varios documentos de esto. Piensa que cuando llegue a término habrá que aclarar todo esto. Es difícil hacer un seguimiento todo lo que se habla en estos grupos, muchas veces van cambiando palabras en los distintos documentos, dice la palabra shell en muchos sitios para separar el recipiente del cierre.

D^a Silvia García dice que va en la misma tónica de todos los documentos que se han remitido al Libro Naranja. Piensa que a esta propuesta va a haber poca oposición porque este documento viene al amparo de que en el Libro Naranja se ha decidido a hacer estos cambios y la adaptación al RID y ADR ,en caso de ser necesario, ya lo ha llevado a cabo este grupo de trabajo, con el beneplácito o no de la Reunión Conjunta. La realidad es que habrán participado bastantes expertos en este punto con lo cual probablemente se apruebe.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/66. Propuesto por Suiza. Se refiere a las exenciones para el transporte de baterías de litio. Indica que el número ONU 3536 “batería de litio en unidad de transporte”, en general todos pensamos en grandes baterías, enormes baterías, pero no tiene que ser así puede haber contenedores más o menos pequeños y que están destinados a dar energía al exterior.

Proponen incorporar una serie de cambios, aplicar primero la disposición especial 389, está entrada es únicamente para aquellos elementos de batería destinados a dar energía externa. La segunda proposición sería cambiar la

categoría de transporte. En la última propuesta, proponen hacer una referencia a las exenciones del 1.1.3.6. para el caso de que las baterías pesen menos de 1.000 kilos.

D. Enrique Sánchez ha analizado esta propuesta. La 389, al inicio dice que solo se aplicará a las unidades de transporte que tengan instaladas baterías, pero en el segundo párrafo dice que las baterías deberán fijarse sólidamente a la estructura interna unidad del transporte. Si se fijan sólidamente deja de ser un elemento que se está transportando al estar ya instaladas, montadas. Por eso el 3536 tiene en la categoría de transporte puesto una (-) porque no se le aplica el 1.1.3.6. La proposición sería la primera, para cambiar el texto y se lea que este epígrafe solo se aplicará a las baterías, que es lo que dice, en lugar de a las unidades de transportes. Ahí hay una interpretación incorrecta porque dice que si se aplicará a la unidad y en cambio sólo se aplica a las baterías. Es lo que él entiende.

D^a Silvia García pregunta si alguien quiere ver algún documento informal anterior al 39, porque estos documentos se deberían de haber visto en la reunión que se debió de celebrar en primavera.

D. Jesús Soriano quiere hablar del Documento INFORMAL 16 de Holanda, relativo a como indicar, en el caso de los líquidos, la cantidad bien por peso o bien por volumen. Quiere insistir que la operativa actual tanto de seguridad sobre accesos, reboses, como la comercial, ellos utilizan el test. Si se cambia y se exigen litros tendrán que duplicar campos y unidades. Insiste que tanto en líquidos como en sólidos la unidad general es el peso. Esta justificación CEFIC la va a hacer valer de forma insistente.

Punto 4.- Otros asuntos

D^a Silvia García da las gracias a todos los que han asistido a esta reunión, tanto en la sala como online. Y les pide que envíen un correo electrónico diciendo si han podido seguir bien la reunión, o si al contrario no escuchaban bien o han tenido alguna dificultad y, si lo han encontrado útil.

Aunque en estos momentos el futuro es incierto, concretamente la Subcomisión de carreteras se celebrará alrededor del 4 de noviembre, depende de la fecha de celebración del WP 15, que no se celebró en Mayo. Se hizo un procedimiento escrito de aprobación de las enmiendas al ADR 2021, en el que se introdujo algunas enmiendas adicionales, sobre todo una serie de normas ya que había un par de ellas que habría que incluirlas. Formalmente la sesión no ha tenido lugar, pero sí se han tomado las decisiones que se tenían que tomar en esa sesión de Naciones Unidas. No se sabe lo que va a pasar a fecha de hoy, hay muchas restricciones de países, entre ellos España, para entrar en Suiza y no se sabe si se va a hacer una reunión parcialmente presencial y online. Para el WP15, si no es parcialmente presencial no tiene validez formal, no hay muchas salas que sirvan para hacer reuniones bivalentes en Naciones Unidas no sabe lo que va a pasar. Se irá informando a los miembros de esta Subcomisión de Carreteras de cómo y dónde se celebrará. En esta reunión de

noviembre había pendiente relacionados con el informe anual que quieren comentar desde la Dirección General del Transporte Terrestre.

Con respecto al ferrocarril, a fecha de hoy, la reunión del RID no está convocada. Se tienen que convocar con 6 semanas de antelación, teóricamente se tendría que celebrar a principios de noviembre, por lo que se convocaría a principio de octubre finales de septiembre. El RID si tiene un procedimiento recogido en sus cláusulas que permite la aprobación de enmiendas por un procedimiento escrito. Se podría, en una reunión puramente telemática en la cual se acordará aprobar esas enmiendas y mandarlas por un procedimiento escrito y darles una validez jurídica. De todo esto se informará según se vaya sucediendo los acontecimientos. En principio, la fecha para la reunión de la Subcomisión de Ferrocarril será sobre el 18 de noviembre. Se os mantendrá informados según se vayan sucediendo los acontecimientos.

De los comentarios que está leyendo, sobre la dificultad o no de seguir la enmienda se comentan dos cosas. La primera es que se escucha bastante peor a los presentes que a ella. Otra dificultad que indican es que preferirían ver los documentos, pero si se ven no se vería el chat. Se intentará mejorar las siguientes reuniones. Da a todos las gracias por asistir a la reunión de una u otra forma.

D. Antonio Gómez quiere preguntar por la “televisita”. D. Eduardo Gómez contesta que ha habido varias cuestiones, y correos electrónicos preguntado sobre este tema. Evidentemente, todo lo que se pueda hacer telemáticamente es preferible hacerlo. Pero habrá cosas que no haya más remedio que hacerlas de manera presencial, cada consejero de seguridad tendrá que decidir qué cosas se pueden hacer telemáticamente y qué cosas tienen que ser presencialmente y lógicamente si se hacen de esta manera respetando todas las medidas de seguridad que el Ministerio de Sanidad o las Comunidades Autónomas impongan. Tal y como está la situación se está contestando a todo el mundo en este sentido que todo lo que se pueda hacer telemáticamente que se haga.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 12:30 horas.

Madrid, 8 de Septiembre de 2020

Silvia García Wolfrum

Francisca Rodríguez Guzmán

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

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