



ACTA DE LA REUNION DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 10 DE MARZO DE 2021.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta, a celebrar del 15 al 19 de marzo en Berna.

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 telemática.

Participantes en la reunión:

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^a Ana Rodríguez Gallego, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D^a Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Jaime Fraile Torrecilla, de AESF

D- Luis del Prado, de AESF

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

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

D. Antoni Verger Martínez, de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares

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

D^a Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Jorge Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

D. Salvador Rodríguez Pérez, de RENFE

D. Antonio García Barba, de DGM España

D. Ángel Benigno Fernández Borrego

D. Javier Sáez Lozano, de BEQUINOR

D. Jorge Mérida Lozano, de la Asociación de Fabricantes de Gases

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Juan Antonio Balbín, de FEDECOS

D. José Luis González Navarro

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS

D. Julián Ferrando García, de AECOS

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

D^a Margarita Santamaría Carracedo, de ITENE

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

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC

D. Francisco García Franco

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D^a M^a Cristina Diez Sedano, ISE SPAIN

D. Enrique Sánchez Mota

D. Antonio Gómez Trujillo

D. Jesús Mentrída

En Madrid a las 10:05 horas del día 10 de marzo de 2021, en el Salón de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, da comienzo la reunión conjunta de las Subcomisiones de Transporte de 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 Reunión Conjunta que se va a celebrar del 15 al 19 de marzo en Berna.
- 4.- Asuntos varios.

D^a Silvia García 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 García, comenta que, al no haber ninguna objeción al mismo, queda aprobado.

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 8 de septiembre de 2020 y de la Subcomisión para el Transporte de Mercancía Peligrosas por Carretera, celebrada el 14 de diciembre del 2020, 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 del 15 al 19 marzo del 2021.

La reunión se centra en el examen de los documentos que se van a presentar en la próxima Reunión Conjunta RID/ADR la semana que viene. La reunión en Berna se va a celebrar en su totalidad online, por no estar permitidas las reuniones en Suiza. De los documentos que se presentaron para esta reunión, se realizaron comentarios sobre los siguientes:

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/9.

Presentado por EIGA. Está relacionado con el transporte de gases en recipientes de tipo DOT. Es un tema que se lleva trabajando desde hace años. Finalmente, se han aprobado en el DOT los textos que reconocen o que facilitan el reconocimiento del transporte de recipientes a presión marcados con la marca PI. El acuerdo era que, una vez que en el CFR49 en la regulación norteamericana incluyera la aceptación de los recipientes PI, también se iba a incluir en los textos del RID y ADR la aceptación de los recipientes tipo DOT. Estos textos se llevan trabajando desde hace ya un tiempo y son los que se proponen. Teóricamente, en el ADR 2023 y en el RID 2023 vendrá la posibilidad de transportar y usar recipientes de presión de tipo DOT.

D. Jorge Mérida quiere felicitarles por haber conseguido esto, que parecía bastante complicado de conseguir y entiende que para el 2023 estará ya incluido en el ADR para poder utilizarlo. No sabe si entrará en conflicto con el Reglamento de Equipos a Presión, con el control, que evidentemente, se tendrá que seguir haciendo para otro tipo de recipientes que no sea de DOT, importados, que exigen el reglamento, entiende que estando incluido en el ADR esa parte de recipientes le dejaría de afectar porque tiene una reglamentación propia.

D^a Silvia García entiende que, en principio, el DOT reconoce que con las inspecciones que se hacen para los contenedores PI es suficiente seguridad para ser transportados y vaciados en Estados Unidos, y que a la inversa aceptamos que con las inspecciones y lo que se haga en los Estados Unidos con los recipientes DOT también es una suficiente seguridad para lo que se requiere aquí.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/13.

Presentado por España. Está relacionado con el transporte de nitrato amónico, UN 2426. El nitrato amónico tiene un nombre y una descripción que es diferente en el RID/ADR con respecto al Reglamento Modelo, y como esto no tiene mucho sentido España ha presentado una propuesta que pretende limar esta diferencia, manteniendo el nivel de seguridad y las especificaciones necesarias.

D. Jesús Soriano indica que han revisado las bases técnicas de este documento y el siguiente y tienen valoración positiva por parte de FEIQUE y de CEFIC, están a favor.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/15

Presentado por España. Relativo a unas diferencias existentes entre la disposición especial 593 y el capítulo 5.5.3. Esta disposición especial se aplica al transporte de algunos gases, a los que se exige de cumplir el ADR, siempre que cumplan una parte de la instrucción de embalaje P203 y adicionalmente cumplan lo que viene en el capítulo 5.5.3. El capítulo 5.5.3 también tiene unas indicaciones de como embalar las mercancías transportadas y, si se pretende aplicar las dos cosas a la vez, es decir la instrucción de embalaje P203, en los puntos señalados, y lo que dice el capítulo 5.5.3, en cuanto a como hay que embalar las mercancías, es francamente difícil cumplir con ambas disposiciones. La única posibilidad que existiría sería aplicar esta disposición especial para el transporte de sustancias que no son mercancía peligrosa, que parece ser que es por lo que inicialmente se introdujo en esta disposición especial. España presenta dos propuestas alternativas. La primera es para clarificar que la disposición especial 593 se aplicaría sólo el transporte de mercancías no peligrosas. La segunda simplemente eliminar esta disposición especial, porque parece ser que es un transporte que se hacía antaño pero que apenas se utiliza en la actualidad, ya que la P203 habla de recipientes de cristal de doble pared que están en desuso, en su momento tenían su mercado para uso veterinario, ahora se utiliza cada vez menos.

D. José Antonio Rodríguez cree que es mejor eliminar la disposición especial porque el capítulo 5.5.3 recoge esta opción, que es la que se utiliza de manera mayoritaria, y podría crear algún problema de interpretación, sobre todo a la hora de las inspecciones.

D. Jorge Mérida está a favor de la propuesta, y como se ha comentado, con la tecnología está superada la posible eliminación de la disposición.

D^a Silvia García comenta que en la propuesta se ha indicado que la opción de eliminar la disposición especial es la opción preferida.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/18.

Presentado por FEAD. El documento se presenta en nombre de un grupo de trabajo sobre la documentación relativa al transporte de desechos, y concretamente a la cantidad de desechos y a la posibilidad que en el caso que no se puedan pesar los residuos, en ese caso, se podría estimar el peso por volumen.

España todavía se está pensando en hacer un documento informal tardío sobre este documento. La propuesta desde el punto de vista formal tiene bastantes erratas, sería una pena que por esto no se pudiera avanzar. Hace un tiempo desde la Comisión se enviaron sugerencias, y para que se puedan incluir, y se puedan trabajar con ellas se está barajando la posibilidad de enviar un documento informal, que, en principio, no varía nada el fondo de la propuesta.

D. Jesús Soriano dice que desde FEIQUE apoya esta propuesta y concretamente la opción b, a efectos de indicación de la carta de porte de la estimación. Este tema es muy importante y muy difícil, esto favorece bastante la situación actual y lo apoyamos.

D. José Antonio Rodríguez indica que el tema de reseñar en las cartas de porte las cantidades en el transporte de algunas mercancías es bastante complicado, hay más situaciones que las del caso de residuos, este caso es estándar. Es conveniente clarificarlo. Esto puede llevar aparejado que haya una pesada intermedia y se cree una discrepancia, imagina que será algo sobrevenido y habrá que ver como se resuelve. Lo cierto es que facilitaría mucho el posibilitar esta opción porque la mayoría de los casos son cantidades estimadas, a priori, porque se desconocen en principio las cantidades de residuos transportados, normalmente se conoce en destino, en la recepción, al ser el gestor de residuos el que los pesa, pero al inicio del transporte es complicado. El sector lo agradecería mucho, esto es complicado. Está a favor de esta modificación.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/20.

Presentado por Alemania. Relativo a los dispositivos de las válvulas de seguridad de alivio de recipientes a presión de tipo no UN de acetileno. Lo que quiere Alemania es que no se permita el uso de ningún tipo de válvulas de alivio en este tipo de recipientes a presión.

INFORMAL 8. Presentado por Alemania. Introduce modificaciones en su propia propuesta. Lo que quiere es mantener la formulación que ya había porque este tipo es el más usado y añadir la prohibición genérica.

D. Jorge Mérida está de acuerdo, cualquier dispositivo de alivio en una botella de acetileno es un peligro y han sido muchos los accidentes acontecidos con estas botellas. Está a favor de la propuesta de Alemania.

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/22.

Presentado por los Países Bajos. En el punto 5.4.2.se recoge la necesidad de llevar el certificado de arrumazón en los transportes que son previos a un recorrido marítimo. Se plantea que no tiene mucho sentido que exista esta obligación, porque para el transporte por carretera o por ferrocarril

no aporta nada y, cuando esto hace falta es cuando se llega a puerto y se entrega la mercancía. Se plantean tres opciones. La primera indicar en el texto que se puede llevar de manera voluntaria, para el transporte por carretera. Otra alternativa, es recordar en el texto que cuando se llegue a la parte marítima se necesitará este documento. La tercera alternativa, eliminar cualquier referencia al certificado de arrumazón en la legislación, porque no aporta nada. Cada una de ellas viene acompañada por diferentes propuestas de texto.

D. José Antonio Rodríguez está por eliminar ese informe porque ocasionalmente muchas declaraciones IMDG se realizan de manera individualizada para determinados bultos, sin que haya una consolidación de contenedores y a veces plantea problemas. En el momento en que a un documento se le exigen más requisitos, más problemas se generan en la operativa documental. Si esos requisitos se necesitan para el barco, que se hagan para él, pero no para carretera ya que no es necesario, y en ocasiones surgen problemas en cuanto a la firma de la documentación. Está a favor de eliminarlo totalmente y cuando llega el barco que se pidan los requerimientos que se estimen adecuados según el Código IMDG.

D^a Silvia García recuerda que lo va a tener que firmar la misma persona que antes, y D. José Antonio Rodríguez dice que lo firmará el consolidador del contenedor, pero no el que envía los bultos por vía marítima, y que luego se incorporará a un contenedor para el barco. El documento de arrumazón lo firma la persona que consolida el contenedor. Cuando en una empresa sale un documento para vía marítima, se hace un documento para dos envíos, la mercancía va en otro contenedor junto con otras materias, esa consolidación final es la que se firma, no el envío de bultos individualizados por vía marítima.

D^a Silvia García dice que el primer envío no tiene nada que ver con el transporte marítimo. D. José Antonio Rodríguez comenta que, sin embargo, se piden muchos documentos de salida para cuando vaya en un barco, pero va en un camión normal y luego llega a un centro de consolidación donde se incorpora la mercancía a un contenedor.

D^a Silvia García diría que la interpretación que hace, en principio, es incorrecta porque ese envío no tiene que ir acompañado del certificado de arrumazón. El consolidador sigue teniendo que hacer el mismo certificado, lo que pasa es que al dárselo al transportista lo manda directamente al puerto o a quien corresponda

D. José Antonio Rodríguez está de acuerdo, es un documento que tiene que hacerse, pero a veces se ha planteado un problema porque al entregar un documento a un transporte donde no está firmado el certificado de arrumazón, como tiene una casilla de arrumazón, se pueden plantear problemas. Lo cierto es que les están planteando algunos problemas en envíos no consolidados, envíos de un reducido número de bultos que no van en un contenedor.

Una vez finalizados los documentos formales, se pasa a revisar los documentos informales:

INFORMAL 6. Presentado por Francia y Alemania. Hay una directiva europea sobre la documentación electrónica que tienen que cumplir, entre otros, el transporte de mercancías peligrosas, y se va a trabajar en el desarrollo de esta directiva. Lo que indican Francia y Alemania es que ellos creen que el desarrollo que se está haciendo de esta directiva no es compatible con las necesidades del transporte de mercancías peligrosas. Llamen la atención sobre esta temática.

Según D. Jesús Soriano el problema de este documento es que los destinatarios del mismo están fuera del ámbito normativo de la mercancía peligrosa. Hay unos grupos de trabajo en la Unión Europea que son los responsables de la definición del lenguaje informático, las plataformas de documentación para la digitalización de los documentos de transporte, que no están en la reunión conjunta, ellos son los destinatarios de una queja de dos países, Francia y Alemania. FEIQUE quiere instar a la representación española sobre estos reglamentos europeos, para que tomen nota de la reserva de estos dos países europeos sobre la utilización del sistema que se menciona estándar de elaboración de estos documentos electrónicos. FEIQUE es favorable a que haya un lenguaje de documentación electrónica armonizado, es decir que, no haya dos sistemas segregados para mercancías peligrosas y otro para mercancías no peligrosas, si no está justificado.

D^a Nuria Lacaci coincide con D. Jesús Soriano en que el citado reglamento europeo, que se está desarrollando hay que tener en cuenta el transporte de mercancías peligrosas, como cualquier otro tipo de transporte de mercancía, es ahí donde hay que trabajar. Si Alemania y Francia tienen motivos para pensar que no cubre acertadamente este tipo de mercancías, hay que trabajar para que lo cubra, tiene que haber una única plataforma digital para la documentación del transporte.

DOCUMENTO INFORMAL 17. Presentado por CEPE. La industria de la pintura plantea que ha habido un cambio en el CLP que hace que ahora unos estabilizantes de las pinturas solubles al agua, ahora se consideren como dañinos para el medio ambiente, esto hace que muchas de estas pinturas ahora tengan que ser clasificadas como 3082 grupo de embalaje³, esto implica que tienen que empezar a utilizar embalajes homologados a partir de marzo del 2022 cuando entrará en vigor este cambio de clasificación. La industria plástica plantea que tiene dificultades para afrontar estos cambios y quiere que se estudie la posibilidad de dilatar la entrada en vigor de esta medida.

D. Jesús Soriano indica que la adaptación de la fabricación de uno o dos envases, que están por encima de los cinco litros de las cantidades limitadas, requiere un incremento de fabricación de este tipo de envases hasta la fecha antes indicada. Lo que dice CEPE es que esa adaptación no se puede hacer en un año, se requiere más tiempo y la valoración de ese tiempo y la capacidad que tenga la industria fabricante de este tipo de envases, ambos son los parámetros que hay que evaluar para fijar, si procede, una moratoria y hasta que plazo. Esas son las incógnitas.

La explicación es correcta, pero la duración de esa moratoria es algo que hay que fijar.

D^a Silvia García duda que en un año y medio no se pueda incrementar la fabricación. La única cuestión es que cada fabricante quiere homologar su propio envase para no depender de una fábrica exterior. Como señala CEPE, en el documento, la medida entrará en vigor en marzo del 2022, y no por algo que se haya decidido en el RID/ADR, es por algo que viene del propio CLP, y recuerda que la siguiente publicación del ADR es para enero del 2023. La solución que propone CEPE no es viable, al proponer una modificación de las medidas transitorias del punto 1.6 del ADR, con ello no se resuelve el problema que dicen tener. Se discutirá e intentará dar una solución a este problema.

D. Jesús Soriano cree que la aportación que tiene que hacer la industria transformadora de plásticos es la clave del tema y no aparece en el documento; D^a Silvia García indica que seguramente en la Reunión Conjunta, cuando se discuta este tema, se intentará limar todas las asperezas y se verá el camino para encontrar una solución.

D. Enrique Sánchez recuerda que existe un grupo de trabajo relacionado con envases y embalajes en UNE y que alguno de sus integrantes está relacionado con la fabricación de envases de plásticos. En este grupo participa el Ministerio de Industria, no sabe si a través del mismo se podría analizar este tema. Otro punto de contacto es AIDIMME que hacen los ensayos de los envases.

D^a Silvia García da las gracias a D. Enrique Sánchez por la información. Independientemente de que haya fabricantes que pueden aumentar su producción, cree que la cuestión de fondo es que cada uno quiere tener su embalaje homologado. En cada país tienen un procedimiento diferente y en algunos de ellos puede que 18 meses no sean suficientes para este proceso.

D: Enrique Sánchez recuerda, salvo que haya modificaciones, que quien homologa es el fabricante, no el usuario.

D^a Mónica Pérez piensa que es buena idea que a través de AIDIME y el grupo de trabajo de fabricantes de embalajes puedan buscarse soluciones.

D^a Silvia García se intentará recabar información sobre este tema, también hay que reconocer que es un informal que se ha publicado tarde y no ha dado tiempo a recabar información.

Punto 4.- Otros asuntos

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 11:20 horas.

Madrid, 10 de marzo de 2021

Silvia García Wolfrum

María Teresa Hernando Cascajero

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

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