



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS CELEBRADA EL DIA 8 DE OCTUBRE DE 2020.

ASUNTO: Estudio de los documentos de la 76ª sesión del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Perecederas del WP. 11 que tendrá lugar en Ginebra los días 13 a 16 de octubre de 2020.

Asisten de modo presencial y de forma “on line”:

Presidente:

Dª Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Presidenta.

Dª Ana Rodríguez Gallego, Jefa de Servicio de Mercancías Perecederas de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria.

Dª Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D. Eduardo Gómez Gómez, Jefe de Servicio de Mercancías Peligrosas y Perecederas de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dª Isabel Freire Peláez, Jefa de Servicio de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Javier Rubio Bartolomé, de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Dª Mónica Pérez Rubio, de la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

D. José Luis Chica Moreu, de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior.

Dª Ángeles Montero Guerra, de la Inspección de Transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid.



D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Francisco Jorge Golfín Salas, de la Ejecutiva Estatal de CC.OO. Sector Carreteras

D^a Yolanda Medina, de ATFRIE

D^a Elena Prado Veiga. Dirección General de Transportes. Xunta Galicia

D. Un Representante de FENADISMER

D^a Marta V. Sanjurjo

D. Juan Luis Palomo, de INVERYCA

D. Felipe Valiente Pablo, de ITEVELESA

D. Javier Sáez

D. Héctor Aracil López

D^a Lorena Solar de Frutos de AESAN, Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (Ministerio de Consumo)

En Madrid a las 10:05 horas del día 8 de octubre de 2020, en el Salón de Actos de la primera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte Mercancías Perecederas. En este caso, y debido a la Pandemia del COVID 19 se ha convocado a los miembros de la Subcomisión para asistir, bien de modo presencial o bien a través de la plataforma TEAMS.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes a la reunión personados tanto en modo presencial como a través de la plataforma TEAMS e 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, y sin más dilación, se inicia el estudio de los documentos ya que en la convocatoria no se ha enviado, por omisión, ni el orden del día, ni el acta de la última sesión. D^a Silvia García pide disculpas a los asistentes y menciona que en los próximos días se enviará tanto el acta de la pasada sesión para su aprobación, así como la que se elabore el día de hoy; indica asimismo que se dará un plazo para presentar, en su caso, algún tipo de observación y que transcurrido dicho plazo el acta quedará aprobada.

D^a Silvia García destaca el hecho de que el ATP se encuentre en estos momentos en un proceso de cambio; dicho cambio se traduce, por ejemplo, en que en un periodo de dos



años habrá tres reuniones en UNECE. Comenta que este año habría sido el primero en el que se celebrara una reunión en el mes de abril, sin embargo, por los problemas surgidos como consecuencia de la Pandemia del COVID 19, la sesión tuvo que ser pospuesta al presente mes de octubre en la que se verán todos los documentos presentados (incluidos los que no se pudieron ver en el mes de abril). Recuerda que, como todos los años, la reunión del WP 11 se celebrará en Ginebra, pero en esta ocasión utilizando un sistema híbrido (“on line” o presencial). Comenta también que este año existe la posibilidad de presentar comentarios escritos a los documentos presentados a través de una plataforma virtual de Naciones Unidas, comentarios que serán canalizados necesariamente a través de la Comisión.

Cede la palabra a D^a Ana Rodríguez Gallego para que inicie la exposición de los documentos que se verán en la reunión del WP 11 la próxima semana.

A continuación, D^a Ana Rodríguez toma la palabra para exponer los documentos:

FORMAL 1. FRANCIA. DEFINICIÓN DE UNIDADES AUTÓNOMAS

El documento presentado por Francia propone incorporar la definición de las unidades de refrigeración autónomas al Acuerdo ATP; se trata de diferenciar lo que son unidades autónomas propiamente dichas, de las unidades autónomas híbridas como consecuencia de la entrada en funcionamiento de las nuevas tecnologías (presencia de nuevos equipos alimentados por fuentes de almacenamiento eléctrico) y también de las no autónomas. En el documento no se prevé en qué lugar del ATP se incluirían estas definiciones, únicamente se indica que se incorporaría una definición de Autonomía de una máquina en el Anexo 1 del ATP y en el Handbook.

Se proponen dos definiciones. Por un lado, en el documento se indica como primera definición que un equipo es autónomo si el tiempo de carga del depósito de energía es insignificante (menos de 20 minutos, que permite recargar a su máximo empezando con no más de $\frac{1}{4}$ parte de su capacidad), si el proceso de refrigeración o calentamiento se basa en una fuente de energía que siempre está disponible y el proceso de refrigeración o calefacción puede funcionar durante 12 horas y, por otro lado, en una segunda opción de definición, propone otra definición omitiendo la referencia al tiempo de carga del depósito de energía.

En cuanto a los equipos de autonomía híbrida en el documento se explica que el tiempo de carga del depósito de energía se considera insignificante y el proceso de refrigeración o calentamiento se basa en, al menos, dos fuentes de energía.

Se indica que el equipo será no autónomo en los demás casos.

La propuesta pretende incorporar en el Handbook el concepto de “insignificante” diferenciando qué se entendería como “insignificante” cuando hablamos del tiempo de carga del equipo autónomo genuino y qué se entendería como “insignificante” cuando hablamos del tiempo de carga del equipo autónomo híbrido.



Parece que la propuesta es algo confusa ya que no ubica dónde tendrían que estar las definiciones y se trata de un tema complejo que debería estudiarse con más profundidad.

No hay comentarios al respecto.

D^a Ana Rodríguez pasa entonces a examinar el documento formal 2 presentado por Francia.

FORMAL 2. FRANCIA. AMPLIACIÓN LISTA DE ALIMENTOS QUE PUEDAN VOLVERSE PELIGROSOS (en el contexto de Acuerdos Bilaterales o Multilaterales)

Francia trata de evitar el desperdicio de los alimentos y también la posibilidad de que, al deteriorarse o descomponerse, los alimentos puedan volverse peligrosos o nocivos para el ser humano; por ello en el documento se posibilita que las partes puedan fortalecer las reglas aplicables a los productos alimenticios que no figuran en el Anexo 3 para mejorar su conservación durante el transporte internacional, siempre en el marco de Acuerdo Bilaterales o Multilaterales.

La propuesta propone modificar la redacción del Anexo 3 (elección de la unidad y condiciones de temperatura para el transporte de mercancías refrigeradas), sin embargo, no se mencionan los alimentos que podrían llegar a incluirse en posibles acuerdos bilaterales o multilaterales.

Se incluiría un nuevo punto 5 relativo a los productos alimenticios para los cuales el Acuerdo sería totalmente aplicable a todas las partes.

D^a Lorena Solar de Frutos de la AESAN toma la palabra para indicar que, en la Agencia, les ha surgido una duda relativa a qué tipo de alimentos podrían incluirse en estos acuerdos, ya que, como se ha dicho, no se enumeran en el documento propuesto. Desde la Agencia se había pensado, por ejemplo, en la fruta, pero al no especificar, querían saber a qué tipo de alimento se podrían referir.

D^a Silvia García indica que se trata de preparar la herramienta jurídica para posibilitar el transporte de determinados alimentos si varios países se ponen de acuerdo. No existe por tanto una lista de alimentos porque esto dependerá de lo que digan las partes que quieran transportar el producto en concreto.

D. Eduardo Gómez considera que se trata de internacionalizar situaciones que existen en la práctica desde hace tiempo. En España esto ya se viene haciendo, por ejemplo, con la fruta y la verdura. Muchos cargadores dictan las órdenes necesarias para que este transporte se realice de forma segura y limpia; por ello, las condiciones se establecen en función del recorrido (kilometraje) que vaya a realizarse. Le parece muy positivo internacionalizar la experiencia española con distintos países a través de acuerdos multilaterales o bilaterales.

D^a Silvia García indica que las condiciones de transporte se establecerían en el Acuerdo Bilateral o Multilateral que se firmara. Refiere que, por ejemplo, en el transporte de mercancías peligrosas, esta práctica está muy extendida para este tipo de transporte y en el



Acuerdo Bilateral o Multilateral se regula explícitamente lo que se regula en ese caso. Por ello, cada acuerdo Bilateral o Multilateral sería específico y las partes podrían firmarlo o no. Lo normal es que se negocie de antemano con los países que estén interesados.

Sin ningún comentario que añadir, D^a Ana Rodríguez pasa al estudio del documento formal 3 presentado por Francia.

FORMAL 3. FRANCIA. MEDICIÓN DEL FLUJO DEL AIRE (en los ensayos de las Unidades Frigoríficas)

El documento de Francia recuerda los antecedentes de este documento, indicando que durante el año 2014 el WP.11 votó a favor de la adopción de disposiciones para que la medición del flujo del aire fuera obligatoria en el ATP para las unidades frigoríficas en base a una enmienda presentada por Reino Unido.

D^a Ana Rodríguez indica que la propuesta constaba de dos partes:

- Una parte que incorporaba una nueva frase al 3.2.6 (en el apartado referido a los criterios de aceptación de los ensayos de las Unidades frigoríficas): Dimensión de verificación de los equipos con una tasa de flujo de aire mayor que o igual a 60 veces el interior del volumen del cuerpo.
- y otra parte que modificaba el 4.3.4 ii) (en el apartado relativo al procedimiento para medir la potencia frigorífica útil): el caudal del aire que se hace circular se medirá en virtud de una norma vigente.

De estas dos partes sólo se incorporó la segunda parte, de modo que la situación actual hace peligrar la imparcialidad a la hora de medir el flujo del aire. Por eso Francia solicita en su documento que quede nula y sin efecto la segunda modificación (ya que Reino Unido sigue presentando propuestas que no llegan a aceptarse).

Así, Francia pide volver al antiguo texto hasta tanto no se apruebe la propuesta de Reino Unido.

Se solicita que el 4.3.4 ii) quede con su antigua redacción (vigente antes del año 2014): “la velocidad de circulación del aire es la especificada por el fabricante”.

España el año pasado no apoyó esta propuesta porque apoyó el documento formal presentado por el Reino Unido.

Por ello, D^a Ana Rodríguez, y a la vista de que no se presenta ninguna observación, pasa a exponer el documento presentado por Reino Unido recogido en el documento Formal 5.



FORMAL 5. REINO UNIDO. FLUJO DE AIRE

D^a Ana Rodríguez comenta que el documento presentado por Reino Unido indica que cómo el CRT fue preguntado durante la reunión WP.11 de 2019 sobre los requisitos del flujo del aire y en la reunión del CERTE de mayo de 2020 se pidió a Reino Unido que se simplificara la propuesta.

Así, se propone enmendar el punto 3.2.6 del ATP y añadir un texto explicativo en el Handbook.

Se proponen distintos valores de flujo de aire dependiendo de si se trata de unidades de congelación o de si se trata de unidades de refrigeración/congelación.

El documento propone añadir un nuevo párrafo al 3.2.6 del ATP sugiriendo distintos valores y mencionando el caso de que la Autoridad competente determine el flujo de aire cuando el volumen interno del equipo sea inferior a una medida de volumen y superior a otra.

También propone la modificación del certificado ATP añadiendo una nueva sección a continuación en el Anexo 1, apéndice 3. “

Por otro lado, también se propone añadir un texto explicativo en el Handbook en el que se indique el porqué de la adopción de esta medida.

No hay ningún comentario, de modo que D^a Ana Rodríguez pasa al estudio del siguiente documento.

FORMAL 4. FRANCIA. Características de las espumas aislantes.

Se propone la modificación de las notas a pie de página de los modelos de las Actas de Ensayo 1A y 1B que definen las especificaciones de equipos y cisternas para el transporte de alimentos líquidos como resultado de la aparición de las espumas aislantes.

Francia indica que, en estos modelos de Actas de ensayo, no se imponen especificaciones mínimas sobre las propiedades intrínsecas de las espumas aislantes utilizadas para la construcción de las paredes de la carrocería de los tanques.

Se modificarían, por ello, las notas a pie 4 de página de las actas de ensayo 1A y 1B:

“Naturaleza y espesor de los materiales que constituyen las paredes de la carrocería (o de la cisterna en el caso del acta de ensayo 1B), desde el interior al exterior, como diagrama esquemático, modo de construcción ...etc...e indicación obligatoria por parte del patrocinador de la prueba de la conductividad térmica (λ) de la espuma aislante utilizada.”

D^a Ana Rodríguez recuerda que el año pasado se pedía que constara la densidad y la conductividad, sin embargo, este año sólo se pide incluir la conductividad.

No hay ningún comentario al respecto.



A continuación, D^a Ana Rodríguez pasa al estudio del documento siguiente.

FORMAL 6. RUSIA. PUBLICACIÓN WEB CERTIFICADOS ATP

Rusia pone la atención en que el ATP no contiene disposiciones relativas a la publicación en los sitios web oficiales de las autoridades competentes de las listas de los certificados ATP emitidos por dichas autoridades.

A su juicio, la publicación de todos los certificados ATP en los sitios web de las autoridades competentes facilitaría enormemente la autenticación de los certificados ATP.

Por ello, propone incluir un subpárrafo adicional en el anexo 1, apéndice 1, párrafo 3 con información sobre los certificados ATP emitidos por las autoridades competentes.

Se propone que las autoridades competentes publiquen una lista de certificados ATP con la siguiente información:

1. Número de certificado ATP emitido.
2. Tipo de vehículo (opcional)
3. Número de identificación del vehículo.
4. Marca ATP del vehículo
5. Numero de los informes de prueba del vehículo (opcional)
6. Fecha de caducidad del certificado ATP
7. Información sobre la emisión de certificados ATP duplicados.
8. Nombre abreviado de la organización de recibió el certificado ATP

D^a Ángeles Montero de la Inspección de Transportes de la Comunidad de Madrid interviene para apoyar el documento presentado por Rusia.

D^a Silvia pregunta a la representante de la Inspección de Transportes de la CAM con qué frecuencia se plantean problemas al comprobar la veracidad de los certificados ATP, dado que a la Comisión le llegan pocas incidencias de este tipo.

D^a Ángeles Montero indica que tanto la Guardia Civil, como la Policía Nacional como los funcionarios de la Inspección, cuando trabajan en ruta, encuentran dificultades para comprobar la autenticidad de estos certificados ATP. La mayoría de los vehículos no llevan inserta la placa ATP y las marcas pueden estar manipuladas. A diferencia de lo que ocurre con el Certificado ADR, comprobar la veracidad de los certificados ATP plantea dudas y, con bastante frecuencia, problemas.

A este respecto, D Eduardo Gómez interviene para reconocer que existen dos problemas: por un lado, el hecho de que no lleven el certificado físicamente (el ATP permite llevar el



certificado o la placa, o ambos) ya que hay muchos transportes que sólo llevan la placa ATP; por otro lado, existe otro problema porque los certificados son emitidos por entidades privadas o semiprivadas o incluso Comunidades Autónomas. La solución podría estar en centralizar la emisión de estos certificados. Si tuviéramos un modelo único para los certificados en papel en el tráfico nacional seguramente no habría este tipo de problemas (actualmente los formatos son distintos, aunque se respeta el contenido mínimo).

D^a Silvia García informa que actualmente en España se está trabajando en la elaboración de una Orden Ministerial que obligará a que todos los certificados ATP lleven la firma electrónica (la firma electrónica podría comprobarse en cualquier momento y la posibilidad de fraude sería menor). Por otro lado, este problema podría solucionarse modificando el ATP de modo que se exigiera obligatoriamente el llevar el Certificado ATP (no como ahora que llevarlo constituye una opción).

D^a Mónica Perez del Ministerio de Industria interviene para indicar que los certificados nacionales en el ATP deben llevar unos requisitos mínimos de contenido. Reconoce que dentro de poco se va a implementar la obligatoriedad del código de verificación en la firma de todos los Certificados ATP, pudiendo así verificar a través de la web la autenticidad de los mismos a través de Código que en ellos aparezca.

D^a Ángeles Montero indica que esas verificaciones se pueden hacer actualmente en despacho, sin embargo, vuelve a llamar la atención de que el problema está en la verificación en ruta, por lo que, a su juicio, sería bueno poder disponer del listado de Certificados en la línea del documento propuesto por Rusia. Las inspecciones en ruta suelen llevarse a cabo al detener el vehículo en un acceso a algún polígono, en una cuneta y en estos casos la inmediatez es lo que prima, sobre todo teniendo en cuenta que lo que se transportan son mercancías perecederas. Reconoce que disponen de un dispositivo conectado a internet, pero todo lo que facilite la comprobación será siempre bien recibido.

No hay más comentarios al respecto. D^a Ana Rodríguez para a continuación al estudio del documento formal 7 presentado por Reino Unido.

FORMAL 7. REINO UNIDO. Cambio de ubicación de unos datos en el Acta de Ensayo nº 12

La propuesta recoge un cambio de posición de los datos relativos al tipo de refrigerante (actualmente ente las fechas de prueba y la estación); Reino Unido considera que tiene más sentido cambiarlos al lugar en el que están las velocidades de rotación del motor y los intercambiadores del calor.

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 8. VICEPRESIDENTE WP 11.

D^a Silvia García toma la palabra para indicar que este documento se ha presentado por el Vicepresidente del WP 11 quien, desde hace meses, viene sustituyendo al Presidente del WP 11 quien, desgraciadamente, falleció el invierno pasado. En el documento se analiza el



desarrollo del ATP que está basado en el desarrollo industrial de hace décadas y, por ello, debe modernizarse.

Se espera que las medidas que se tomen para reducir la huella de carbono afecten también el ATP. Sobre todo, en el modo en que se clasifican y utilizan los vehículos (combustible para equipos frigoríficos y parecidos).

Por todo ello, se plantean debates para preparar el ATP en el futuro:

1. Nuevas leyes sobre emisiones que limitan la contaminación y las emisiones de dióxido de carbono de los motores de combustión interna. Se espera el uso de refrigerante más ecológicos.
2. Usar más de un sistema de refrigeración y calefacción. Se puede esperar que, durante la noche, cuando el vehículo esté estacionado, se almacene la energía de calor/enfriamiento generada por la red;
3. Uso de equipos mejor aislados. Un aislamiento mejor reduciría el consumo de energía.
4. Cambios en el clima y adhesión de nuevas partes contratantes a nuevas zonas climáticas. En mercancías peligrosas existe una tendencia a que países africanos vayan incorporándose al ADR, de modo que se espera una tendencia similar del ATP. La introducción de nuevas zonas climáticas ayudará a tener más equipos
5. Uso de contenedores frigoríficos marítimos para el transporte terrestre. Actualmente no están permitidos por el ATP para el transporte terrestre. Parece interesante que este tipo de contenedores sean aceptados por el ATP (contenedores "Reefer").
6. Novedades en el suministro de los sistemas de producción y suministro de alimentos (supermercados que llevan su propia cadena de distribución). ¿Se podría tener en cuenta el transporte de distribución? Los supermercados que operan dentro de un país, se vuelven cada vez más internacionales
7. Envíos y embalajes de pedidos postales internacionales a domicilio utilizados en ese transporte. Si se decidiera utilizar este envío en paquetes habría que incorporar un nuevo sistema de homologación, marcado del tipo y disposiciones de uso.

D^a Silvia García indica que se trata de llamar la atención sobre los desafíos mencionados. Propone por ello a los miembros de la Subcomisión el envío de sugerencias, si así lo desean, sobre estos puntos; las sugerencias serían muy bien recibidas y se estudiarían con mucho interés.

D^a Ángeles Montero interviene para indicar que, entre los temas referidos, le parece muy relevante la problemática de los envíos a domicilio por cualquier plataforma. Se trata de un tema que preocupa y que considera prioritario para estudiar dada la situación actual.



D^a Silvia García trae a colación el documento formal 17 que presenta la Secretaría; en este documento se recoge el cuestionario sobre datos básicos que todos los años envía la Secretaría para cumplimentar por las distintas partes del ATP. Destaca que este año la Secretaría envió una pregunta adicional que tenía que ver con este problema: ¿Qué regulación se aplica a los paquetes y pequeños contenedores? Algunos países respondieron a este punto indicando de qué modo se regulaba. Le parece muy positivo y reconoce que las respuestas proporcionadas por los distintos países constituyen un punto de partida.

A continuación, se pasa al estudio del documento 9 presentado por Finlandia.

FORMAL 9. FINLANDIA. PRUEBA ENFRIAMIENTO DEL EQUIPO MULTITEMPERATURA Y MULTICOMPARTIMENTO.

D^a Ana Rodríguez inicia el estudio de este documento indicando que, en este caso, Finlandia pide aclaración a los países que tienen experiencia en las pruebas de enfriamiento de los equipos multitemperatura y multicompartimento.

La idea básica de la prueba es, después de colocar los mamparos si son móviles, la de enfriar todos los compartimentos simultáneamente a la temperatura de clase.

Finlandia considera que, en la práctica, los compartimentos no se enfrían al mismo ritmo y no está claro qué se hará con los compartimentos que primero alcanzan la temperatura de clase, mientras otros todavía necesitan ser enfriados. Puede que una mayor refrigeración de los compartimentos ya fríos tenga un efecto negativo en la capacidad de refrigeración disponible para los compartimentos que aún no han alcanzado la temperatura de clase.

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 10. ALEMANIA. SUPRESIÓN EN EL ACTA DE ENSAYO Nº 12 LA LIMITACIÓN DE VALIDEZ A 6 AÑOS.

D^a Silvia presenta el documento indicando que Alemania pretende eliminar la caducidad de los ensayos de tipo que se realicen. En el modelo de acta de ensayo nº 12, de los equipos de frío, en este momento hay establecida una caducidad del ensayo del tipo de 6 años; Alemania con este documento pretende eliminar la caducidad de estos ensayos de modo que, una vez certificado un tipo, éste sería válido indefinidamente.

No hay comentarios al respecto.

A continuación, D^a Ana Rodríguez presenta el documento número 11 presentado por España.

FORMAL 11. ESPAÑA. GRADOS KELVIN Y CELSIUS.



En el año 2019 España presentó este documento y el grupo WP 11 consideró oportuno llevarlo para estudio a la reunión del CERTE.

En la reunión del CERTE celebrada el 19 de mayo de 2020 no hubo objeciones técnicas a esta propuesta.

La propuesta consistía en eliminar del texto del ATP la referencia a los grados Kelvin y sustituir esta unidad de medida por la de los grados Celsius.

D^a Ana Rodríguez recuerda que parte de la referencia a estas unidades de medida fueron ya cambiadas en el año 2018 y que faltaba una parte por modificar. En este documento, España propone el resto de los cambios que faltan por incorporar al ATP para que no exista duplicidad en la referencia a las unidades de medida; también trata de evitar la confusión con el coeficiente de transmisión de calor “K” y dotar al ATP de una unidad con la que están más familiarizados los usuarios del ATP.

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 12. ESLOVENIA. INCERTIDUMBRE DE LA MEDICIÓN EN LA EVALUACIÓN DE CONFORMIDAD.

Silvia García indica que este documento trata del papel de la incertidumbre en las mediciones y su incorporación en el Handbook cuando se dé el caso de que el coeficiente de calor obtenido sea muy próximo al límite.

Se propone incluir al final del Anexo 1, del apéndice 2 en el Handbook:

“Aceptación de conformidad:

Los resultados de la medición en todas las secciones del Anexo 1, apéndice 2 deben incluir la estimación de la incertidumbre en la medición. Para lograr el nivel exigido de incertidumbre de medición, las estaciones de ensayo deben seguir la definición de procedimientos según lo definido en el procedimiento de prueba de cada sección del Anexo 1, apéndice 2.

La aceptación de la conformidad en todas las secciones del Anexo 1, apéndice 2 deben realizarse sin tener en cuenta la incertidumbre de la medición, utilizando la decisión binaria o la regla de decisión de riesgo compartido.

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 13. ESPAÑA. DIÁMETRO DE LOS MANHOLES.

D^a Silvia García comenta que este documento propuesto y presentado por España propone establecer un diámetro mínimo en los pozos de los tanques (bocas de hombre). Las bocas de hombre inferiores a 0.5 metros plantean serios problemas a las personas encargadas de fijar los dispositivos durante la realización de los ensayos.



La propuesta supone incorporar una referencia en el Anexo 1, apéndice 2 párrafo 2.2.1 ATP en la que se diga que el mínimo diámetro en la boca de hombre será de 0,5 metros. También se establece un periodo transitorio de tres años desde la entrada en vigor de este requerimiento para adaptar los equipos poco a poco (en una nota a pie de página)

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 14. HOLANDA. PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL ATP POR EL GRUPO DE TRABAJO INFORMAL SOBRE LA MEJORA EN LA HOMOLOGACIÓN DE LOS EQUIPOS ATP Y APARATOS TÉRMICOS

D^a Ana Rodríguez indica que el grupo de trabajo informal que tenía el encargo de la mejorar en la homologación de los equipos ATP y aparatos térmicos se ha reunido varias veces este año.

El documento presentado por Holanda consta de varias propuestas:

PROPUESTA 1. En varias actas de ensayo (cambiar el año de fabricación, por la fecha de fabricación).

PROPUESTA 2. En la versión en inglés del Acta de ensayo 12: incorporar la referencia a la Unidad independiente/ dependiente.

PROPUESTA 3. Incorporar una nueva sección 7 con el título “Definiciones”.

Definiciones de equipo, aparato calefactor, aparato refrigerado y calentado mecánicamente, aparato de refrigeración mecánica, aparato de refrigeración y aparato térmico.

PROPUESTA 4.

- Introducir una nueva frase al final del Anexo 1, apéndice 1, párrafo 3 b) en el que se lea: “para equipos multitemperaturas y multicompartimentos, también se debe proporcionar la declaración de conformidad.
- Introducir una nueva frase al final del Anexo 1, apéndice 1, párrafo 3 c) en el que se lea: “para equipos multitemperaturas y multicompartimentos, también se debe proporcionar una hoja de cálculo basada en comprobaciones sucesivas (método iterativo)”.
- Reformar el 7.3.6 eliminando la última parte:

“Se considerarán calculadas todas las posiciones de los tabiques cuando se hayan realizado comprobaciones sucesivas de dichas posiciones, desde el compartimento de dimensiones más pequeñas al de dimensiones más grandes, ~~sin que en cada caso se haya producido un incremento de la superficie superior al 20%~~”



- Añadir una **nueva acta de ensayo 14**: Declaración de conformidad para equipos multitemperatura y multicompartimento con un esquema de vista superior de la distribución del equipo.

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 15. VICEPRESIDENTE DEL WP 11. LOS COMENTARIOS DE LA MESA REDONDA DE OCTUBRE 2018.

D^a Silvia García indica que se trata de un documento presentado por el Vicepresidente del Grupo que recoge el contenido de la mesa redonda que tuvo lugar en el año 2018 con el objeto de dinamizar el desarrollo del ATP. Repasa las medidas que se tomaron en esa mesa redonda.

Los problemas identificados fueron:

- Frecuencia de las reuniones. Así se ha pasado a tres reuniones cada dos años.
- Recoger las modificaciones en el periodo de dos años y enviarlas como un conjunto a Nueva York, para su aprobación.
- Fechas fijas para entrada en vigor de las nuevas propuestas. Para todos sería mas claro establecer fechas fijas para la entrada en vigor como por ejemplo 1 enero o 1 julio.
- Potenciar los grupos de trabajo informales que informarían al grupo de trabajo con un informe o una propuesta.
- Crear un Grupo de Trabajo referente a las normas. Canalizando las normas que se refieran al transporte de mercancías perecederas y se sugiera su incorporación al ATP. Así se irían actualizando las normas aplicables.
- Promover el uso de documentos informales para presentar problemas o ideas y también para reflejar comentarios adicionales a los documentos oficiales. No se suelen utilizar los documentos informales para comentar documentos formales presentados.
- Regla de la unanimidad. Parece que es muy difícil de eliminar ya que en el momento en el que una parte contratante se opusiera no saldría adelante. Hasta ahora cada propuesta se sometía a votación, sin embargo, esto es muy lento. Entonces se decidió no votar si era obvio que no se iba a aceptar una propuesta. Se sugiere someter a votación sólo las propuestas que tengan la posibilidad de ser aceptadas.
- Fomentar los debates entre sesiones. Se podrían organizar grupos de trabajo más permanente donde los temas puedan ser discutidos por expertos.



- Formato de los documentos oficiales. Hasta ahora no se respeta mucho este formato.

No hay comentarios al respecto.

D^a Silvia pregunta si la Subcomisión sería partidaria de la entrada en vigor de las modificaciones del ATP en fechas fijas en el año. ¿Merecería la pena trabajar en este sentido?

D. Julio Viartola (ASFARES) considera que, a su juicio, sería positivo que el ATP tuviera un sistema parecido al del ADR para la entrada en vigor de las enmiendas que se vayan aprobando.

D^a Silvia recuerda que la Comisión trata de mantener informados y al día a todos los miembros de la Subcomisión sobre cuál es la última versión del ATP aplicable; recuerda también que la última versión del ATP ha entrado en vigor el 6 de julio de 2020. Como el procedimiento de enmiendas es un poco complejo desde el punto de vista formal la Comisión hace un seguimiento para comprobar regularmente cuando entra en vigor la siguiente versión.

FORMAL 16. VICEPRESIDENTE DEL WP 11. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

D^a Silvia García toma la palabra para indicar que este documento ha sido presentado también por el Vicepresidente del WP 11. En el documento se recuerda a los miembros del WP 11 que hay que dar una respuesta al ITC (Comité de Transporte Interior del cual dependen no solo el ATP sino todo el tema relacionado con el transporte de Naciones Unidas) en el cual se presentan estrategias de transporte global sobre los siguientes temas que nos afectan:

1. Hambre cero.
2. Trabajo decente y crecimiento económico.
3. Producción y consumo responsable.
4. Vida submarina (pesca).

La Secretaría del Comité de Transporte Interior nos ha recordado estos puntos y nos indica en qué nos deberían afectar. Desde la Secretaría del Comité se nos da la oportunidad de hacer aportaciones para que sean recogidas en la declaración que publicará en febrero de 2021

No hay comentarios al respecto.

FORMAL 17. SECRETARÍA. RESPUESTAS AL CUESTIONARIO DEL ATP



D^a Ana Rodríguez toma la palabra para comentar el documento presentado por la Secretaría. Se trata de un documento que recoge las respuestas que todos los años envían las partes contratantes a la Secretaría como respuesta al cuestionario sobre implementación del ATP.

El documento presentado recoge el número de certificados emitidos por los distintos países, el número de infracciones y sanciones...etc. Este año se recoge una información especial con motivo de la pandemia del COVID-19; en este caso, como respuesta a la pregunta relativa a qué medidas adicionales se han tomado para garantizar el transporte transfronterizo de mercancías perecederas, sólo Rusia y España han contestado.

D^a Silvia García recuerda que en este documento también se recoge la respuesta a la pregunta formulada por la Secretaría a los distintos países en relación con la paquetería y pequeños contenedores.

A continuación, se pasa al estudio de los documentos informales presentados hasta el día de hoy.

El documento **informal 1** todavía no se ha publicado ya que recogerá la totalidad de los documentos que se han presentado para esta sesión del WP 11.

D^a Ana Rodríguez indica que en el documento **informal 2**, presentado por Rusia, se solicita aclaración sobre qué organizaciones pueden ser designadas para supervisar o vigilar las actas de conformidad de los vehículos (y también sobre el nombramiento de expertos):

- a) Fabricantes
- b) Vendedores
- c) Organizaciones destinadas al transporte de mercancías perecederas.

No hay observaciones al respecto.

El documento **informal 3**, prosigue en su exposición D^a Ana Rodríguez, recoge el resumen de la reunión del CERTE que se celebró el día 19 de mayo de 2020 y que trató, entre otros, del documento presentado por España relativo a los grados Celsius y Kelvin. También se habla de otros documentos que próximamente presentarán España, Italia y Francia al WP 11.

D^a Silvia interviene para indicar que la reunión del CERTE recoge un análisis previo de documentos que próximamente se verán en el WP 11.

D^a Ana Rodríguez pasa a continuación a exponer el documento **informal 4** presentado por Rusia. Este documento habla del procedimiento de comprobación de un equipo refrigerado fabricado después del 2 enero 2012. Rusia considera que existe una lineal dependencia del tiempo durante el cual la temperatura interna del vehículo vacío se puede bajar a la



temperatura asignada según la clase del vehículo, y pregunta al grupo WP 11 si se podría aclarar qué eficacia tendrían los equipos a una temperatura superior a 30 °C.

Por ello, Rusia se ofrece para presentar en la próxima reunión del WP 11 un cuadro complementario en el que se aportarían datos relativos a una temperatura ambiente entre 30°C a 45° C.

D^a Silvia interviene para indicar que, en este documento, Rusia trata de extrapolar la tabla por encima de los 30°C

No hay comentarios al respecto.

D^a Ana Rodríguez pasa a continuación al estudio del documento **Informal 5** presentado también por Rusia. Se trata de poner en conocimiento de todos los miembros del WP 11 que en la actualidad el formulario del certificado del ATP recogido en el Apéndice 3, Anexo 1 ATP se cumplimenta de diferentes formas en los distintos países.

Rusia aprecia una falta de uniformidad en la cumplimentación del formulario del Certificado del ATP de modo que, cuando un equipo es por ejemplo frigorífico, no se tacha también el apartado que recoge el tipo de vehículos isoterms, cuando realmente todo equipo frigorífico es además isotermo. Por ello propone que se unifique la cumplimentación del formulario de modo que únicamente no se tache el término “isotermo” cuando se trate de un vehículo exclusivamente isotermo.

Es decir, sólo los nombres que correspondan al vehículo para el que se emite el certificado deben dejarse sin tachar.

No hay comentarios al respecto.

A continuación, el documento **Informal 7** lo presenta Transfrigorroute International y recoge el informe de actividad de esta Asociación Internacional durante la pandemia y previsiones de futuro.

El documento **informal 6** no ha sido publicado hasta el momento.

Finaliza así el estudio de los documentos que se verán la semana siguiente en Ginebra a la que España asistirá de modo no presencial por motivo de la pandemia COVID 19.

D^a Silvia Garcia cede la palabra a D. Eduardo Gómez para que comente unos temas.

D. Eduardo Gómez toma la palabra para anunciar que a partir del próximo día 31 de diciembre comenzará una nueva etapa en su vida al pasar a la situación de jubilación. Aprovecha la ocasión para agradecer a los miembros de la Subcomisión, la oportunidad que ha tenido al haber podido trabajar con ésta y queda a disposición de todos a título personal; anuncia que, a partir de esa fecha, D^a Isabel Freire se hará cargo del Servicio y le sucederá en el cargo.



D^a Silvia García agradece a D. Eduardo los servicios prestados y toda la ayuda prestada a la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas; asimismo, da la bienvenida a D^a Isabel Freire y le desea buena suerte.

D^a Silvia García recuerda a los miembros de la Subcomisión que hace unos días se ha enviado un enlace con el Texto Consolidado del ATP actualizado a 6 de julio de 2020. Indica que si a alguno no le ha llegado puede ponerse en contacto con los miembros de la Comisión para el envío del enlace a través del cual lo podrán descargar.

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

Madrid, 8 de octubre de 2020

Silvia García Wolfrum

Ana Rodríguez Gallego

Presidente de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de Mercancías
Peligrosas

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