MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE PROSPECTIVA
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISIÓN PARA LA
COORDINACIÓN DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE 7 DE MARZO DE 2016
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL

Presidente:

Dª Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

Dª Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF.

D. Enrique Espiago del Tiempo, de ADIF.

Dª Victoria Parra Espinosa, de ADIF.

D. José Márquez Bejarano, de ADIF.

D. Salvador Rodríguez Pérez, de RENFE.

D. Eduardo Perucha Esteban, de ADIF.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. Jesús Soriano, de FEIQUE.

D. Oscar González Teixeira, de TRANSFESA.

D. Carlos Arauzo González, de INECO

Secretaria:

Dª Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

En Madrid, a las 09:00 horas del día 7 de Marzo de 2016, en el Salón de Proyecciones (Edificio A, 1ª Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, bajo la presidencia de Dª Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

Dª Silvia García pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión y, al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la anterior reunión.

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, celebrada el día 18 de noviembre de 2015 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta RID/ADR, a celebrar en Berna del 14 al 18 de Marzo de 2016.

Dª Silvia García dice que en este punto se van a revisar, para su estudio, los documentos que se presentarán en la reunión conjunta del RID/ADR, que se va a celebrar del 14 al 18 de marzo en Berna, y que pensamos que pueden afectar e interesar al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 3. Presentado por EASA. Es una propuesta que tiene varias subpropuestas todas ellas referidas al trabajo de los consejeros, su participación, el informe anual, un poco de todo. Propone repasar las propuestas una a una.

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

PROPUESTA 1. Se pide que la persona encargada de dar la formación dentro de una empresa relacionada con el transporte de mercancías peligrosas sea consejero de seguridad.

D. Enrique Sánchez dice que si se pone como obligatorio que un consejero de seguridad de una empresa sea el que imparta la formación en esa empresa nos vamos a encontrar que muchos consejeros, por desgracia, no tienen ni la formación ni la cualifcación en todos los aspectos de la formación a dar en la empresa. Generándose una situación de monopolio hacia cada consejero de seguridad dentro de la empresa que entiende que no es aceptable. La persona que dé esa formación debe de tener un nivel y una experiencia; hay empresas que impartiendo formación, y hay personas que tienen una gran experiencia a la hora de formar, no solamente hace falta trasmitir los conocimientos y las obligaciones que debe de cumplir un consejero de seguridad, sobre todo aquí, que no existe un nivel técnico, no lo cree oportuno

D. Arturo García dice que desde su Asociación han valorado que los consejeros son los que mejor conocen los procedimientos de las empresas, y son los que mejor conocen los procedimientos concretos. El problema del formador externo es que nunca va a tener el tiempo suficiente para hacer una formación detallada. La formación que pide el apartado 1.3. es perfectamente detallada y completa; pensamos los consejeros de seguridad que a pesar de como bien dice D. Enrique Sánchez que le falta esa parte de la formación, pero, desde luego son los más adecuados para formar en cuanto a los conocimientos concretos, en este caso, el ferroviario .

Dª Victoria Parra dice que bajo su punto de vista hay una cuestión a tener en cuenta en este aspecto, es que el consejero de seguridad va unido a la actividad que realiza la empresa, no a la empresa misma. Para explicar lo que quiere decir poner como ejemplo el punto 1.3 del RID donde se habla de los participantes, de los que están obligados a dar una formación entre ellos hablan del administrador de la infraestructura que por la actividad que realiza no necesariamente tiene que tener un consejero de seguridad, solamente en el caso de que pueda realizar una carga o una descarga, pero si no es el responsable de la carga o descarga no tendrá la obligación de tener un consejero de seguridad. Por lo tanto qué sentido tienen que para empresas como está sea necesario que un consejero de seguridad, incluso ajeno a la propia actividad, tenga que realizar la formación a sus trabajadores cuando dentro de nuestra empresa o de la empresa administrador de la infraestructura tenga que acudir a un consejero de seguridad , en este caso, incluso externo para dar esa formación cuando los responsables de formación de la propia empresa tienen la suficiente capacidad y formación como para poder realizar a su vez esa formación. Cree que hay que tener en cuenta siempre que el consejero de seguridad va relacionado con la actividad no directamente con la empresa.

Dª Silvia García dice que hace hincapié en cuanto lo que acaba de decir Dª Victoria Parra recuerda, que hay empresas que están exentas de tener consejero por el 1.1.3.6 o cantidades limitadas y que esta situación es bastante más habitual que la de ser el administrador de infraestructuras que es una empresa única.

D. Enrique Sánchez manifiesta que hay una serie de actividades relacionadas con las mercancías peligrosas que en muchos casos los consejeros de seguridad no conocen, como por ejemplo en un departamento de compras para seleccionar los envases y embalajes que van a utilizar, y la compatibilidad química son temas muy específicos eso es mucho mejor la propia empresa con su personal técnico que prepare el procedimiento y lo explique, los más probable es que un consejero de seguridad desconozca ese campo, ha puesto este ejemplo pero se podrían poner muchos más.

D. Salvador Rodríguez entiende que para dar la formación el más adecuado no es un experto en este caso sino un experto formador. Para nosotros los maquinistas los contenidos que hay que hay que transmitir no son contenidos demasiado técnicos, son nociones básicas sobre transporte de mercancías peligrosas: los peligros, los riesgos, las etiquetas, cree que eso quien mejor puede transmitirlo más que un consejero de seguridad es una persona que tenga conocimientos de las labores de formación que trasmite los conocimientos y las cuestiones básicas.

Dª Silvia Garcia propone pasar a la siguiente propuesta al haber una posición general, está claro que el consejero de seguridad tiene sus conocimientos técnicos sobre mercancías peligrosas, y en las empresas también hay otros temas que hay que valorar, cree que decir de manera taxativa que siempre tiene que ser un consejero de seguridad que no es el consejero de seguridad, bueno es una cosa que se puede discutir con mayor profundidad.

PROPUESTA 2, habla del expedidor y proponen que el expedidor también se incluya dentro de las empresas que tienen que tener consejero de seguridad.

D. Enrique Sánchez dice que el concepto de expedidor es más un concepto de gestión que de tipo técnico operativo, como puede ser el cargador o el descargador. Un expedidor puede ser un fabricante que tiene una mercancía de su propiedad, y que la quiere llevar a otro lugar y lógicamente él es el expedidor porque es por su cuenta y en orden suya se hace el transporte de la mercancía. Hay que tener en cuenta que el que puede dar esa orden es quien tiene la propiedad, o el mandato sobre esa mercancía para transportarla, pero puede no estar relacionado, puede ser sencillamente una agencia que ha tenido el mandato ,o para hacer una gestión administrativa de dar la orden y tiene la delegación para poder hacerlo. Entiende que con buen criterio el ADR no ha introducido el expedidor porque no en todos los casos, y en los caso en que si tendría que tener consejero, es precisamente porque es cargador o porque es descargador o porque es embalador, entonces han introducido, cosa que no estaba en la Directiva, el embalador de acuerdo con el ADR es el envasador-embalador con lo cual esta cogido todo lo que afecta a la seguridad del transporte. No está de acuerdo en ese caso.

D. Arturo García dice que desde el punto de vista de su asociación piensan que si sería interesante que los expedidores tuvieran consejeros de seguridad, hay cuestiones de entrada en la cadena logística que son importantes desde el punto de vista de la clasificación de la mercancía que probablemente muchos expedidores desconocen , y haría falta un personal técnico que supiera aconsejarles ,y desde ese punto de vista, sino se conoce el problema muchos expedidores el desconocimiento al resto de la cadena. Es la entrada de mercancías a la cadena. Supone que es interesante valorar que tengan consejero de seguridad.

Dª Silvia García le pregunta si su asociación está dentro de EASA. D. Arturo García dice que no.

D. Enrique Sánchez dice que los expedidores, desde su punto de vista, no tienen que hacer la clasificación. La clasificación, excepto en el caso de residuos, en este caso es una industria que ha generado residuos, es el fabricante o el que pone la sustancia o mezcla en el mercado el que mediante sus análisis y su evaluación de la propia materia o sustancia, y así se recoge en el punto 14 de las fichas de datos de seguridad que establece toda la clasificación de esa materia.

D. Jesús Soriano dice que el expedidor es quien contrata el transporte, y una persona que con un teléfono adquiere una mercancía y contrata un transporte es un expedidor, y en la carta de porte es un expedidor y hasta ahora ese expedidor no tenía que tener consejero de seguridad. Después de leer el capítulo correspondiente del ADR donde se describe la figura que tiene que tener consejero de seguridad tiene muchas dudas porque ahí se puede leer que es aquella persona que realiza actividades implicadas, y eso tiene una interpretación muy amplia. Hasta ahora la Administración española generalmente esa persona que contrataba transporte, que no era cargador, ni descargador, ni embalador ni era nada pero en la carta de porte era el expedidor se le eximia de tener consejero de seguridad, esta propuesta le parece muy acertada porque puede aclarar muchas cosas. De todas formas lo que es el transporte ferroviario le gustaría saber, por no ser un experto en contratación ferroviaria, no sabe si el expedidor en el transporte ferroviario tiene esta misma acepción.

Dª. Silvia García dice que si quieren resumen básicamente lo que la comento D. Eduardo Gómez y es que básicamente el transporte consta de carga, transporte y descarga y en ninguna de estas actividades está incluida el expedidor, con lo cual el a priori se pondría ampliarlo a los expedidores.

D. Arturo García dice que desde el punto de vista ferroviario supone que hay empresas que contratan transportes que no son dueños de equipos de transporte, que no realizan el arrastre ,ni la carga, ni la descarga ,y no son dueños de la infraestructura ferroviaria ni son puertos ni son ADIF son otras entidades, y que si tienen otras responsabilidades en el momento de la contratación del transporte, estos intermediarios tienen muchas dudas a la hora de hacer su trabajo y luego cuando hay problemas son precisamente los primeros que les toca ir allí a dar la cara; no son ni los dueños de la mercancía y al final estas personas que contratan físicas o jurídicas les toca estar allí en el momento del accidente, supone que para tratar de cubrir todo el circulo de la cadena logística es interesante que los expendedores dispongan de consejeros de seguridad.

A D. Jesús Soriano le parece muy interesante esta observación, en caso de accidente está obligado a acudir en el lugar del siniestro el expedidor de la mercancía, no cargador, según dice la Directriz básica

A Dª. Silvia García también le parece interesante. Incidiendo en este último punto el que tenga consejero tampoco indica que el momento de un accidente vaya a ir es el consejero.

D. Enrique Sánchez dice que con respecto a lo último que se ha comentado la Directriz básica lo que dice es que quién tiene que dar la información es el expedidor. Lo que pasa es que no se define claramente si el expedidor desde el punto de vista del ADR o el expedidor desde el punto de vista de la Ley de Contratos de transportes.

Dª Silvia García dice que si no dice nadie nada en contrario el expedidor el ADR es el expedidor según el ADR.

D. Enrique Sánchez está de acuerdo, pero en principio lo que tiene que suministrar el expedidor es exclusivamente información no tiene que presentarse allí, el que se tiene que presentar en un accidente a requerimiento del director de la emergencia es el transportista que es el que tiene la obligación de prestar los medios, hacer los trasvases.

D: Jesús Soriano pregunta a los representantes de la Dirección General de Protección Civil si quien tiene que ir al siniestro es el expedidor, según se dice la Directriz básica. Es el transportista para recoger cosas, y el expedidor en el lugar del siniestro para informar. La verdad es que no puede aportar una justificación definitiva pero cree que esta propuesta da en la clave, se está hablando de que un señor solamente contrata que tenga dos teléfonos tenga dos consejeros de seguridad o no los tengan, y esto en esta casa se lleva hablando décadas.

D. Carlos Martínez como dice D. Jesús Soriano el expedidor y el transportista, leyendo literalmente el art. 3 de la Directriz “que resulten involucradas en un accidente colaboraran con las autoridades, señala el Sr. Martinez que hay que considerar que en la Directriz Básica, el transportista y el expedidor no tenían el contenido que se le está dando ahora al ADR y al RID.

Dª Silvia García dice que se esperara a los comentarios de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera para terminar de hacer un cuadro de esta propuesta.

PROPUESTA 3 propone eliminar la no necesidad de consejero de seguridad en las empresas que se acogen al 1.1.3.6. y a cantidades limitadas.

D. Enrique Sánchez dice que es un tema que se podría hacer, lo que ocurre es que el que lleva cantidades limitadas puede ser desde la persona que lleva dos cajitas con cantidad limitada y lleva cantidad limitada o la empresa que trabaja y exporta todos los días o expide 10 toneladas por encima de las ocho toneladas que es limite que ha establecido el ADR, desde el punto de vista de un riesgo considerable. Es un tema para la decisión del WP15 para él. Desde el punto de vista de los consejeros de seguridad le parece bien. Dice que hay dos ópticas y sopesar y la óptica del consejero de seguridad le interesa, lógicamente ampliar su campo de aplicación de 1.1.3.6.. De todas formas hay un punto que va a comentar porque está dentro de sus criterios desde el punto de vista de la aplicación del ADR, que establece un apartado y la directiva establece un apartado para designar en una empresa consejero que es el 1.8.3.3, donde dice que las empresas que no hagan esto o lo otro no tienen por qué tener consejero de seguridad y a partir de ahí se aplica, y una empresa si sabe si tiene que tener o no consejero de seguridad. Lo que no dice el ADR es que cuando una empresa tiene que tener consejero, por la razón que sea, ese consejero no actúa en todas las operaciones, y en todas las actividades ligadas a las mercancías peligrosas. Lo que ha deducido del ADR es que una empresa que tenga cantidades limitadas, expediciones con el 1.1.3.6., pero que tenga también transporte normal tiene que designar consejero, y este actúa en cualquiera de los criterios y reconocimiento que están aplicando, de esa forma eliminas todo lo que es 1.1.3.6.solo o cuatro viajes al año o solo la cantidad limitada en cantidades pequeñas, ese es su criterio.

PROPUESTA 6. Pide que las preguntas de examen para consejeros de seguridad se tengan en una base de datos pública y armonizada. Lo de armonizada no se sabe todavía con quien hay que armonizar, si lo que se quiere es que haya una base de datos única en todo RID/ADR o cual sería el criterio a seguir y que sea público que esté a disposición de quien lo quiera consultar.

D. Enrique Sánchez este tema se ha comentado ya en varios foros. El tema de examen del consejero, el tema de la cualificación del consejero de seguridad es distinto en todos los países del acuerdo, es muy distinto, en Rusia solamente son consejeros la Administración, y además tienen un master de un año, cosa que es razonable, una formación muy cualificada. En cambio nosotros no tenemos una formación obligatoria ,existe un examen que realmente es bastante liviano, es de un nivel relativamente bajo no se ha exigido, como se propuso en su momento, el establecer un curriculum mínimo con una titulación técnica, o con mucha experiencia si no la tuviese, hay que tener en cuenta que el consejero lo que hace es aconsejar , por una parte, con lo cual tienen que tener suficientes conocimientos, también hace auditoria, y por ello, tienen que tener una capacidad especial para realizar esas actividades y esto va encaminado a la formación y la formación al final tienen que recogerlo en un examen pero ese examen es muy diverso. Todos los países del acuerdo funcionan de forma diferente el que se haga una transmisión de las preguntas entre los distintos estados miembros para conseguir una base común le parece bien, pero un examen igual no lo ve tan claro, de momento, a lo mejor unificando los criterios, si se puede llegar en un futuro a que todo este unificado.

DOCUMENTO INFORMAL 31. Presentado por Italia. Está relacionado con los consejeros de seguridad, básicamente lo que propone Italia es que los consejeros de seguridad en la renovación del título también tengan que hacer el ejercicio práctico. Si se hace esto se tendría que dejar de llamar renovación y sería como si se lo tuviera que sacar otra vez porque ya no habría una diferencia entre uno y otro.

D. Arturo García dice que en su asociación están divididos están mitad y mitad, da la casualidad que todos son formadores de consejeros de seguridad, y lo sufren en carne propia porque les toca renovar. Efectivamente los exámenes son muy sencillos, quizás demasiado sencillos, entre los compañeros se dice que el test es seguramente el sistema más objetivo, es posible que las personas que valoren los conocimientos de los consejeros de seguridad dispongan nada más que del listado de preguntas, y entonces un supuesto práctico pueda ser complejo de evaluar por ellos, y más que nada estamos hablando de consejeros con experiencia ya que ejercemos desde el año 1999 el título. El ADR y el RID tienen muchos puntos de interpretación entonces un ejercicio práctico tendría que ser valorado por alguien que realmente tenga un criterio, y es difícil ya que es un libro muy extenso. En la mitad de la asociación opina que los test están bien, es un sistema que es correcto, objetivo y no presenta complicaciones para el que vaya a corregir, por otro lado la situación que tenemos actual de los test que se están trabajando aquí en España en la renovación fallan, desde el punto de vista que solo se necesita acertar la mitad de las preguntas con lo cual solo tenemos consejeros de seguridad que saben el ADR o el RID a medias, cree que esto no es admisible. Todos pensamos que habría que modular ese examen, o bien haciendo que resten las preguntas que no sean correctas, como ya se tienen en el CAP, en la capacitación del transportista, o bien poniendo una valoración como se hace en los conductores de mercancías peligrosas que quizás sepan más que los consejeros de seguridad que tienen un 90% de aciertos del cuestionario para poder aprobar. El problema en concreto en España es ese, el sistema de los test eso de aprobar el 50% no es lo óptimo para mejorar la seguridad, pero por otro lado es complejo de cara a valorar el examen. La otra cuestión también que es interesante, es la renovación de los cuestionarios y que a la hora de contratar empresas para hacer preguntas se haga con rigor simplemente, es lo que se pide desde las asociaciones de consejeros de seguridad y todo el sector de los consejeros de seguridad.

D. Jesús Soriano dice que aquí se está tratando si se recupera el ejercicio práctico del examen, por qué no hay ejercicio práctico en el examen de renovación porque se supone que un consejero de seguridad que está trabajando, que está operativo y que conoce su trabajo día a día, tiene cuando menos un conocimiento sobre lo que hace por eso se eliminó el ejercicio práctico; si se tiene que recuperar habrá que tener una justificación de porque se hace eso. Sí que ha habido casos, y no pocos, en los cuales por lo que sea ha habido consejeros de seguridad que llevan trabajando en su compañía 10 o 15 años, y ese día no han pasado el examen, y no sabe qué opinión tienen sobre eso pero le parece una autentica faena. Le interesa más otro tipo de cosa hay que hacer el examen más difícil o más fácil, no sabe piensa que la gente tiene que funcionar y tiene que hacer bien su trabajo. No ve justificación para recuperar el ejercicio práctico, a lo mejor hay alguna razón, en Italia la tienen

D. Silvia García piensa que en un principio el argumento que da es buen, o cuando te examinan el carnet de conducir te examinan del práctico y luego ya no te vuelven a examinar, porque se supone que se llevan años conduciendo porque se piensa que has mejorado en tu conducción a través de los años. El tema del consejero en ese aspecto se podría enfocar de la misma manera, el día que te dan el certificado de consejero se hace el primer caso práctico, y a partir de ahí se empieza a trabajar y a manejar el RID y cinco años más tarde has

dado más vueltas al RID, y que igual lo mismo porque sigues sin saberte de menoría lo que tienes que saber de menoría pero desde el punto de vista del caso práctico los consejeros de seguridad que han estado trabajando de consejeros de seguridad es de suponer que han aumentado sus conocimientos. Personalmente, al igual que D. Jesús Soriano, cree que habría que dar algún tipo de justificación de porque se quiere recuperar esto que aquí nos indica.

DOCUMENTO INFORMAL 33. Presentado por Alemania, informa que en Alemania se puede circular con carta de porte electrónica sin necesidad de tener que imprimir la carta de porte en un momento se ha realizado una inspección pero si se tiene que tener las facilidades para transmitir esa carta de porte electrónica a donde ellos te digan. En una segunda fase que ya planean, es poner la carta de porte en la nube, pero de momento todo lo relacionado con la nube no funciona, la central de inspección tendrá un servidor, y cuando paren a un transportista le dicen que mande en ese momento la carta de porte a la central, y hasta que no se recibe en la central el camión o con el ferrocarril se queda parado. Se tiene que tener un hardware disponible, y también una señalización mínima, un teléfono de contacto en el camión, y llevar puesto una marca para que en el caso de accidente y el conductor no esté disponible se pueda acudir a ese teléfono de contacto, y sepan que no tienen que buscar, y si tienen que buscar tienes que dejar en un sitio puesto donde tienes tu Tablet o donde tienes cargada la carta de porte y unas instrucciones básicas para que se pueda encender, y sacar tu carta de porte.

D. Carlos Martínez entiende que es un documento informal, y lo que le gustaría saber que recorrido tiene en cuanto a su aplicación más a corto, medio y largo plazo o en alguno de los documentos como puede ser el ADR y el RID. Aquí en España se hizo un intento de hacer una carta de que no tuvo ningún desarrollo, cree, a nivel del sector del transporte, no se está refiriendo al transporte ferroviario sino al transporte por carretera, y lo que quería saber es si el hecho alemán nos va a condicionar en su aplicación, el documento es muy vago en su contenido ya que los aspectos técnicos del desarrollo del mismo no están suficientemente explicados, y lo que le gustaría saber es hasta qué punto este documento informal se va a transformar en medio plazo en un documento formal.

Dª Silvia García dice que esto, a priori, no debía condicionar para nada lo que haga el resto de Europa, los alemanes se están limitando a decir lo que van a hacer ellos. También indican que se ofrecen a discutir esta propuesta en una reunión del Grupo de Trabajo de telemática del cual Alemania se había salido hace año y medio por desacuerdos con el grupo. La situación es que hay un grupo de telemática que lleva trabajando unos diez años intentando que se lleven a cabo estos procesos, se pongan la carta de porte electrónica se puede hacer un control automático por parte de la policía, por los órganos de inspección o a quien corresponda, que los bomberos tengan acceso a esa carta de porte en caso de accidente que este unido con el ECALL que lo va a hacer obligatorio. Para que funcione se ha determinado que hace falta un organismo, en principio supranacional, que se haga cargo de poner un poco de orden en todo esto , orden desde el punto de vista informático, hay dos candidatos posibles uno es la Unión Europea y otro es Naciones Unidas, siempre ha dicho que esto supera el marco de Naciones Unidas es un organismo más para discutir y llegar a un consenso que para operaciones que requieren un centro veinticuatro horas de estar ahí, y la Unión Europea se está haciendo de rogar de una manera muy exagerada . Este dejarse hacer de rogar durante mucho tiempo, y pedir cada vez otro tipo de justificaciones a este equipo de trabajo de telemática llegó a la ruptura con este grupo que seguía empreñado en intentar colaborar con la Unión Europea. Alemania ha decidido emprender su viaje por separado, ¿en qué condiciona esta experiencia alemana?, a priori en nada, pero al final en todo porque Alemania está en todo el medio y los transportista, si esto tiene acogida ,al ser voluntario y deciden hacerlo irán acostumbrando a este sistema y a los requerimientos que hagan los alemanes, y el país de al lado cuando se ponga a hacer una cosa parecida le van a decir los transportistas que tenga en cuenta esto que indican los alemanes, por cierto en este momento una de las cosas que piden es que al teléfono que se ponga de contacto haya una persona que sepa hablar alemán, es razonable porque pueden poner los requisitos que estimen oportunos a medio plazo; el que es pionero marca el camino no necesariamente tiene que ser el mismo sistema que impone Alemania, pero si vendrá inspirado por él directamente. Piensa que será difícil oponerse al argumento de que se lleva haciendo esto diez años y funciona bien, frente a eso si ningún otro país tiene otra propuesta que también lleve una experiencia de ocho años haciendo eso habrá pocos argumentos en contra,se podrá mejorar pero claramente van a marcar el camino a seguir. Cree que si a esta reunión del grupo de telemática la última vez que se reunió fue una persona de España presentando una propuesta que se desarrolló en la Universidad de Zaragoza sobre la carta de porte electrónica, y en principio se acogió con interés pero también la manera de trabajar española, el tratamiento del consejero , la información de las cartas de porte, la Guardia Civil, todo este entramado que funciona en el transporte de mercancías peligrosas no

funciona de la misma manera en todos los países, y eso condiciona mucho. No es capaz de hacer un vaticinio de nada, este documento es informativo que a priori no va a requerir un documento formal , es un documento informativo que informa de lo que están haciendo nada más y ellos se ofrecen a exponerlo con más detalle dentro de esta reunión de telemática que proponen organizar.

D. Carlos Martínez dice que lo decía porque hacía mención a un trabajo español que no ha tenido ningún desarrollo en este caso concreto el alemán parece que tiene un desarrollo, por lo menos, parcial en el país y para comentar en el resto de los países. Lo que le llama la atención es que ese trabajo español porque no ha tenido más recorrido.

Dª Silvia García dice que no sabe si es la persona más adecuada para responder a esto. Es un trabajo que empezó por la Universidad se pretendió hacer un trabajo piloto con varias empresas que empezaron a aplicarlo y no resultó. Vosotros sois conscientes que ahora hay otro tipo de trabajo que es el tema de Galileo y GNSS que trabaja un poco en este mismo sentido. Dentro de nuestra propia División donde está la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, hay una persona que se dedica al proyecto Galileo y GNSS. Galileo, que es la versión europea del GPS, a partir del 2019 va a estar funcionando a pleno rendimiento y tiene una capa de datos que va más allá de lo que es el GPS tradicional que es un chequeo constante de que la señal no ha sido alterada, al contrario que en el GPS que la señal se puede alterar y como usuario no te enteras, la ventaja que tendría este sistema que si te enteras cuando te la alteran, es decir , cuando tienes la señal de que no te la han alterado tienes una prueba de que tú estabas donde te decían que estabas. La Unión Europea quiere potenciar el uso de dispositivos que van a ir en coches, hay dos desarrollos paralelos que son el de Ecall, para vehículos utilitarios y que a partir del 2019 todos los vehículos nuevos automáticamente cuando salta un airbag mandan una señal a la policía, bomberos o al 112 para informar que se ha producido un accidente y se encuentra en un lugar determinado. Por otra parte, el tacografo inteligente también va ligado con este tipo de tecnología que te obligan a tener un GPS con Galileo con comprobación de donde estás para estar localizado. En un futuro,no excesivamente lejano, los vehículos nuevos van a tener la facilidad de poder ubicarse con certeza donde están. A priori cabe esperar que el desarrollo que se haga telemático venga unido a estos dos desarrollos. Esto lo tiene que decidir un grupo de trabajo, y se escapa un poco a lo que se pueda ver ,si que ve que razonablemente debiera confluir en algún sitio porque una vez que se tiene el aparato montado en el camión, en el vehículo o locomotora lo lógico es dotarlo de la mayor funcionalidad posible, y la carta de porte electrónica sería una funcionalidad posible, está por ver también si dentro de este grupo de trabajo basado en Galileo se hace un proyecto piloto que se está hablando relacionado con el transporte de mercancías peligrosas, y si esto se llevara a cabo sería claramente un impulso.

Punto 4. Otros asuntos

Dª Silvia García comunica que a las 10:30, en esta misma sala, se va a celebrar la reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera a la que está invitado a asistir todo aquel que lo desee. En esta reunión se van a ver la totalidad de los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta RID/ADR.

Informa que la siguiente reunión de ferrocarril únicamente es la semana anterior a la reunión del RID. Otra cosa que quiere comentar es que se va a pedir el número del DNI a todos los que integran esta Subcomisión porque nos lo han pedido desde seguridad y se van a incluir en las listas que se mandan al personal de control en la entrada. 19 de mayo a las 10:00 se mandará un correo electrónico

Dª Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto adicional, y al no haber ninguna pregunta, y sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia la sesión a las 09:55 horas.

Madrid, 7 de marzo de 2016

Silvia García Wolfrum

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

Mª Teresa Hernando Cascajero

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