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 9 DE SEPTIEMBRE 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 AESF.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

Dª Victoria Parra Espinosa, de ADIF.

D. José Márquez Bejarano, de ADIF.

D. Miguel A. Fernández Cobo, de ADIF

D. Juan Antonio Jiménez Gómez, del Gobierno de Cantabria.

Dª Mª Arantzazu de la Pedraja Mugoitio, del Gobierno de Cantabria.

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

Dª Sara Macho del Rosal, de RENFE.

D. Manuel Menéndez Terrado, de RENFE

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Jesús Soriano, de FEIQUE.

D. Oscar González Teixeira, de TRANSFESA.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

En Madrid, a las 09:00 horas del día 9 de septiembre 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 19 de mayo de 2016 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferente países en la próxima reunión conjunta RID/ADR, a celebrar en Ginebra del 19 al 23 de septiembre de 2016..

Dª Silvia García dice el fin de la reunión es el estudio de las propuestas que se van a presentar en Ginebra entre el 19 y 23 de septiembre.

Como es costumbre primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales. Se recogen en la presente acta los comentarios que se hicieron a los siguientes documentos:

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Secretaria: Dª Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.	

DOCUMENTO 33. Presentado por UIC. Relacionado con el nombre técnico en el documento de transporte, es una cuestión de interpretación y básicamente hacen dos preguntas, una es si el nombre técnico en la documentación de transporte tiene que estar redactado en alemán, inglés y francés y por tanto le aplica el punto 5.4.1.4.1 y la segunda pregunta es si el transportista tiene la obligación de juzgar la corrección de esta nombre técnico puesto en inglés, francés o alemán.

D. Enrique Sánchez comenta que el nombre técnico de acuerdo, con el ADR, se tiene que poner cuando se aplica la disposición especial 274 sino hay un nombre ya definido con la designación oficial de transporte, y eso en principio tiene que ir en función del idioma en que está en la carta de porte, si la carta de porte va en español y también deberá ir en inglés, francés o alemán, pero sino no tiene que ir en uno de estos tres idiomas, está de acuerdo en ese punto. Y con respecto al otro punto piensa que no, porque al final el que va a ver la carta de porte es el conductor y muchas veces el conductor no va a tener capacidad técnica para verificar que un nombre técnico es correcto aparte de que puede ser un componente más de la mezcla que de mercancías peligrosa porque los nombres técnicos lo que tienen que poner son dos y los que aporten peligro con lo cual entiende que el conductor no tiene porque tener esa capacitación.

D. José Ignacio Trujillo cree que el problema está, aunque lo desconoce, por lo que dice UIC que haya nombres técnicos que no tiene una traducción al inglés, francés o alemán son nombres técnicos de productos es lo que viene a decir en el documento. En la otra parte que el transportista valore si es correcto o no el nombre técnico que está puesto piensan lo mismo que UIC, que no.

Dª Silvia García dice que cree que encontrar la traducción del nombre técnico tiene más dificultad que encontrar el número ONU que se puede encontrar en el RID, en internet etc., pero que no exista le parece raro que se desconozca le parece probable pero que no exista lo duda bastante, es un apreciación personal.

En lo que sí cree que todos están de acuerdo es que teóricamente el 5.4.1.4.1. lo aplica y por tanto hay que escribirlo en uno de esos tres idiomas.

D. Arturo García dice que en general deben de proveerse a los usuarios de los químicos de las fichas de datos de seguridad en idioma que requiera el usuario en el apartado 14 donde vienen los datos del transporte obligatoriamente tienen que venir las menciones del ADR y RID en ese sentido esa es la información que hay que buscar en las fichas de datos de seguridad.

DOCUMENTO 34. Presentado por Austria. Está relacionado con las obligaciones del transportista y concretamente con la inspección visual de la carga en caso de que las unidades de transporte que estén selladas. El caso que ellos presentan es que hay un sello, que no es oficial que no está puesto por aduanas ni ningún organismo oficial, es un sello de una empresa que cierra un contenedor y el transportista que tiene unas obligaciones de inspeccionar la carga si debe abrir este sello para inspeccionar la carga o no. Lo que propone es incorporar un texto diga que tienes que abrir el contenedor solamente si no viene con un certificado de arrumazón si viene con este certificado se puede aceptar y no abrir el contenedor y si no tiene el certificado tienes la obligación de abrirlo el contenedor e inspeccionar la carga.

D. Enrique Sánchez dice que se está hablando en carretera y ferrocarril, básicamente, cuando hay un transporte de ese tipo no hay certificado de arrumazón.

Dª Silvia García contesta que el certificado de arrumazón existe si se va a cargar después en un barco. Quiere informar, por si alguno de los presentes lo desconoce, que desde el 1 de julio hay que pesar los contenedores cuando va a puerto, esto implica que muchas empresas ahora tienen la tendencia de poner un sello en señal de que lo han pesado en origen y que lo mandan pesado, ahora se está multiplicando el caso de que

aparezcan sellos de compañías de envíos que van a ir a transporte marítimo, entiende que es por esto que los austriacos específicamente quieren salvaguardar este caso porque para los puertos es mucho más sencillo que vayan pesados y sellados de origen.

D. José Ignacio Trujillo está de acuerdo con lo dicho en la anterior intervención y que hay certificado de arrumazón solamente en la vía marítima cuando hay recorrido de vía marítima de por medio. Aquí hay una diferenciación entre el transportista de carretera y el de ferrocarril en cuanto a abrir contenedores y mirar el contenedor por dentro. Por carretera el número de contenedores que lleva cada transportes es uno o dos, sin embargo el número que puede llevar un tren es mucho mayor y para hacer la inspección visual previa a la salida hay que emplear mucho más tiempo.

Dª. Silvia García dice que esa parte a priori ya está escrita, no están diciendo nada nuevo con esa parte.

D. José Ignacio Trujillo dice que lo que están diciendo es que el certificado de arrumazón.

Dª Silvia García dice que hay dos interpretaciones, la primera que es lo que dice Austria es que hoy en día el transportista tal y como está escrito 1.4.2.2.1 c tiene que hacer la inspección visual y según ellos esto implica la apertura de todos los contenedores para ver que todo está en orden, desde el punto de vista de Austria se está relajando esta exigencia de manera que ahora inspeccionan todo menos lo que viene sellado. En la segunda interpretación, que es la que defendemos más, que es que la inspección visual del transportista no necesariamente implica la apertura del contenedor, con la inspección visual no se puede hacer una inspección de la carga total de la carga solo se hace de la parte delantera de la carga. La propuesta de Austria incorpora más requisitos porque incorpora claramente la necesidad de inspeccionar los contenedores que no están sellados. Lo que no está bien de todo esto es que haya interpretaciones distintas y que en algunos países se interprete que hay que abrir el contenedor y que en otros países se interprete que no se tienen que abrir. Esto implica que no está escrito de manera clara y habría que hacer algo al respecto.

D. Enrique Sánchez dice que no solamente sea con el certificado de arrumazón si no con un certificado similar emitido dentro de los sistemas multimodales o de sucesivos transportistas en un itinerario el cargador haya certificado y pone el sello correspondiente de que las cargas se han realizado conforme a las normas establecidas tanto en el RID como en el ADR, pero no sea certificado de arrumazón.

Dª Silvia García opina que esto se puede arreglar con facilidad aprobando el documento de Italia según el cual el cargador firma que todo ha sido cargado correctamente y el transportista acogiéndose a que el 1.4.2.2. que dice la información dada por escrito y firmada por otros participantes en del transporte es de fiar. Pero el documento de Italia no está aprobado y los textos son los que hay.

D. Enrique Sánchez dice que no se conoce en profundidad la normativa UIC, RID etc., pero no sabe si en algún momento se establece un certificado de la estiba de la carga correcta en los vagones, en los contenedores cargados. Está hablando desde el punto de vista de la proposición a nivel de WP15, es decir si entra un contenedor que viene de fuera la carga está correcta o no hay algún documento UIC que obligue a que el cargador haya emitido un certificado de la carga como pasa por ejemplo en marítimo que le exigen. En carretera poco la norma 195 establece una especie de certificación que se puede simplificar el cargador que ha preparado los bultos y ha amarrado y ha dejado todo en condiciones puede perfectamente preparar un certificado diciendo que ha hecho bien la estiba y se acompaña, en Alemania cree que es obligatorio.

D. Enrique Espiago dice para el transporte por ferrocarril es de obligado cumplimiento para la mayoría de las empresas ferroviarias las directivas de cargamento, hasta ahora, eran obligatorias también en España con la Instrucción General Nº 66 en el artículo primero dice que la responsabilidad es del remitente o del cargador y eso vale tanto para el transporte normal como para todos los transportes , eso es lo que está en ese momento y opina que la carga en su visita visual no se puede ver cómo está distribuida y no hay que olvidar que para ferrocarril es muy importante. Hablando de la UIC dentro de las directivas de cargamento también pone que puede haber acuerdos entre el transportista y el remitente o el cargador que no lleve precintos si no que lleve candados, y que las llaves las pueda tener ambos, entonces si que puede hacer el transportista la visita, esto se está haciendo en Suiza, se puede ver consultando las directivas de cargamento de Suiza.

Punto 4. Otros asuntos

D. Luis de Prado quiere informar sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte y circulación de mercancías peligrosas, comenta que la AESF lo ha enviado da la Secretaría General Técnica para seguir su tramitación.

Dª Silvia García informa que la próxima reunión de esta Subcomisión será el próximo 16 de noviembre y un día antes, el 15 de noviembre, se celebrara la reunión del Libro Naranja a la que están todos convocados.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia la sesión a las 10:15 horas.

Madrid, 9 de septiembre 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