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 10 DE SEPTIEMBRE DE 2014 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, del Ministerio de Fomento.

D. Enrique Espiago del Tiempo, del Ministerio de Fomento.

D. José Ignacio Sánchez Carazo, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D. Miguel Ángel. Fernández Cobo, de ADIF

Dª Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Carlos Omaña Pozo, de FAPROVE.

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE.

D. Salvador Rodriguez Pérez, de RENFE.

D. José Márquez Bejarano, de ADIF

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, FEIQUE

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

Secretaria:

Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

En Madrid, a las 09:00 horas del día 10 de septiembre de 2014, 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.

Dª Silvia García comenta que se han cambiado el formato de las listas de asistencia, y pide que antes de firmar se comprueben si los datos son correctos, sobre todo las direcciones de correos electrónicos.

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 Carretera y Ferrocarril celebrada el día 13 de mayo de 2014, y al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta, que se va a celebrar en Ginebra del 15 al 19 de septiembre.

Dª Silvia García comenta que la semana que viene se va a celebrar en Ginebra la Reunión Conjunta entre los expertos del RID y el WP-15. En esta reunión antes de empezar con los documentos que se presentan para esta reunión se van a revisar los documentos que, por falta de tiempo, no se pudieron ver la reunión conjunta del més de marzo, y una vez terminados se va a seguir con los documentos que se presentan en esta reunión. En la reunión de esta Subcomisión se destacará una selección documentos que afectan más al tema de ferrocarriles y pueden ser de mayor interés para los asistentes, y si después se cree conveniente ver algún

documento adicional también se revisará. Se recogen en el presente acta los documentos a los cuales hubo comentarios pro parte de los miembros de la Subcomisión.

DOCUMENTO 42. Presentado por España. Está relacionado con la marca de sobreembalaje. En el RID y en el ADR hay un párrafo donde dice cuando hay que poner la marca de sobreembalaje que es poco claro. La cuestión es que si se pueden ver los números ONU junto con todas las marcas y etiquetas a través de los sobreembalajes y si es necesario poner la marca que diga sobreembalaje o no. Este documento se presentó en el Libro Naranja donde está redactado de una manera más confusa que en el ADR y en el RID, se presentó un documento informal, y posteriormente España ha presentado una nueva propuesta formal para la siguiente reunión del Libro Naranja. Se pretende que una vez resuelto el tema en el Libro Naranja, que se traslade al RID y al ADR.

D. Enrique Sánchez dice que se tienen que ver todas las etiquetas, marcas y números ONU, no es necesario poner el sobreembalaje, en caso contrario si habría que ponerlas y en el momento que se sospecha que no se viera una automáticamente se tendría que poner.

Dª Silvia Garcia dice que hay autoridades competentes en distintos países que han hecho interpretaciones diferentes. Por ello se quiere llegar a una redacción más clara. Espera que se incorpore al RID 2017.

D: Enrique Sánchez dice en España a muchos se les sancionan cuando ponen sobreembalaje, pero no ponen fuera ni las etiquetas, ni los números.

D. Jesús Soriano comenta que las dificultades que han tenido es la definición de sobreembalaje y cree que lo que pone en el ADR y en el RID tienen dos aspectos muy diferenciados si se es un sobreembalaje se etiqueta como tal y si no se ven las etiquetas, los número de ONU se colocan en el exterior, piensa que son dos cosas diferentes. Cree que es bueno que se resuelva todo lo que pueda estar confuso en el Libro Naranja.

D. Arturo García comenta que han detectado problemas importantes relacionados con la estiba y sujeción. Hay empresa que cuando el pallet para el transporte por vía marítima el operario marca perfectamente el sobreembalaje con los números ONUs, y con todas las etiquetas necesarias. Sin embargo cuando el transporte tiene que ir por carretera, no marca el sobreembalaje, ni coloca los números ONUs, ni las etiquetas necesarias y se les sanciona. Cuando se le advierte al operario lo que hace es quitar el retractilado y ya no es un sobreembalaje, afectando a la seguridad.

Dª Silvia Garcia le agradece el comentario pero cree que es muy difícil definir aún más claramente que es un sobreembalaje.

A continuación se analizan conjuntamente una serie de documentos, los formales 44 y 52, y los informales 6 y 16.

DOCUMENTO 44. Propuesto por Bélgica y Holanda. Este documento se refiere a los informes de accidentes de mercancías peligrosas. Este tema junto con las estadísticas de accidentes y el análisis de riesgos de los mismos se ha tratado en reuniones pasadas, donde se pidió que se presentaran posibles mejoras al mismo, España y otros países así lo han hecho. El fin de este documento es saber lo que se pretende con estos informes, puede ser punto de atención para iniciar cambios normativos, también para obtener datos estadísticos y para hacer un análisis de riesgo a posteriori. Preguntan si están de acuerdo en dar este uso a los informes y en caso afirmativo se plantean una serie de cuestiones adicionales.

DOCUMENTOS 52. Presentado por Francia y el Secretariado. Se refiere a una base de datos de Naciones Unidas sobre accidentes de mercancías peligrosas y que empezó a recopilar datos a mediados del 2013, España empezó a enviar datos en enero del 2014. España lleva recopilando datos sobre accidentes desde hace bastantes años atrás, al contrario del resto de los países que apenas disponen de información, por este motivo el volumen de información que tenemos es mucho mayor.

Cuando la base de datos, que se está creando, pase de experimental a definitiva. También van a estudiar la forma de hacerla más operativa y quién va a ser el encargado de introducir los datos y también se plantean como hacerla más operativa.

DOCUMENTO INFORMAL 6 recoge el acta del grupo informal que se celebró en Burdeos, se estudió todo lo que se puede o no informatizar todo lo relacionado con las mercancías peligrosas. Se pretende que la Unión Europea, aunque todavía no ha dicho que si, tenga un centro informático donde se recoja todos los datos sobre las mercancías peligrosas.

DOCUMENTO INFORMAL 16. Presentado por la ERA. Es sobre un grupo de trabajo de análisis de riesgo y el calendario de sus reuniones

D. Enrique Espiago comenta que en España los informes de accidentes e incidentes se están haciendo desde hace unos treinta años, la Comisión de accidentes es la que se encarga de enviárselos a la ERA. Cree que ahora va a ser la Comisión Europea, a través de la ERA, la encargada de recoger todos los datos de los accidentes de mercancías peligrosas por ferrocarril. Aunque todavía no se ha concretado la manera de trabajar.

Dª Silvia García dice que en este caso en concreto lo que se pretende es que lo que hace la ERA para la Unión Europea se asuma para todos los modos de transporte en el ámbito de Naciones Unidas, que no necesariamente tiene que coincidir ni con la pretensión de los países concretos que están dentro de Naciones Unidas por mucho que sean europeos y tampoco tiene que coincidir con los otros modos de transporte.

A la pregunta de que si los americanos también estarían, Dª Silvia García contesta que no intervienen en nada en lo referente a los transportes terrestre.

Punto 4.- Código NHM

Dª Silvia García comenta que se ha incluido este punto dentro del Orden del Día porque en la última reunión de esta Subcomisión se habló de Código NHM y se consultó porque no se encontraba en el RID traducido al español. Se ha comprobado que nunca ha formado parte del texto en español. El texto en inglés son tres párrafos y en el último dice que el Secretariado de la OTIF ha asignado los códigos NHM, con el mayor cuidado posible pero no garantiza que el contenido y los detalles técnicos, ni que esté libre de errores y que la información de esta columna legalmente no hay obligación de cumplirla. Le parece bastante razonable no haber introducido esto del texto del RID en español. Si entre los presentes creen que puede haber interés se podría estudiar introducirlo para el RID 2017 porque para el RID 2015 no va a ser posible. Pregunta si los presentes tienen algún interés en introducir este Código y que en la nuestra web hay enlaces de Naciones Unidas y OTIF donde se puede encontrar el RID en varios idiomas y donde se puede encontrar la columna del NHM. En la versión digital también se pueden encontrar y consultar.

No se realiza ningún comentario al respecto.

Punto 5.- Otros asuntos

Dª Silvia García recordar que en el verano se envió un borrador del Real Decreto de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril que modificaría el Real Decreto 412/2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, y que tienen de plazo hasta el viernes se pueden enviar comentarios por escrito, y espera que así lo hagan solamente se ha recibido un lote de comentarios, es una oportunidad que se brinda a los miembros de esta Subcomisión y sería buena aprovecharla.

D. Jesús Soriano quiere agradecer el envío del citado borrador. FEIQUE lo está evaluando, ya tienen una serie de comentarios que piensan que van a ser interesantes sobre todo desde el punto de vista de las obligaciones de los intervinientes en caso de accidentes de mercancías peligrosas por ferrocarril. Tienen una directriz básica del año 1996, cuando todavía no se había implementado todo el proceso liberalizador de ferrocarril y donde muchos agentes involucrados que no estaban contemplados en los procedimientos de emergencia: el administrador de la infraestructura, el explotado, el material móvil, tampoco se contemplaban sus obligaciones.

También es interesante que quede claro todo lo referente a la gestión de la terminales, no solamente de su propietario también del gestor, explotador de los materiales en el caso de accidentes de mercancías, y que quede bien delimitado sus obligaciones. También están analizando la eficacia del transporte en el transbordo intermodal que hay en las terminales de ADIF, entienden que es fundamental que quede bien regulado, como ya ocurre en el modo carretera /marítimo. Todo se enviará por escrito antes del 12 que es el plazo que se ha marcado.

Punto 6.- Fecha de la siguiente reunión.

Dª Silvia García comunica que la fecha de la próxima reunión será en torno al 12 de noviembre, la semana anterior a la reunión del RID.

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 10:00 horas, del día trece de mayo de dos mil catorce.

Madrid, 10 de septiembre de 2014

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