



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS  
CELEBRADA EL DÍA 25 DE MAYO DE 2011**

Presidente:

Sr. D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo, Director de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

Sr. D. Timoteo de la Fuente García, Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Sr. D. Benito Bermejo Palacios, Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Sr. D. José Luis Chica Moreu, en representación de D. Federico Fernández Fernández, Subdirector General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

Asisten por razón de la materia:

D. Enrique Espiago del Tiempo, en representación de D Manuel Ruiz César de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

D. Iñigo Elorza Carvengt, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

En Madrid, a 25 de Mayo de 2011, a las 10:00 horas, en el Ministerio de Fomento, en la Sala de Reuniones, de la 3ª Planta, bajo la Presidencia de D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo, con la asistencia de las personas que figuran al margen, se abre la sesión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, con arreglo al siguiente Orden del Día:

**Punto 1.-APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**

D. Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los Puntos que figuran en el Orden del Día, al no existir objeciones por parte de los reunidos, queda aprobado el mismo.

**Punto 2.-LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE DEL ACTA DE LA REUNIÓN ANTERIOR.**

Leída el Acta de la reunión anterior, celebrada el día 27 de Abril de 2011, por el Presidente de la Comisión Permanente pregunta a los presentes si quieren hacer alguna observación a la misma, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada acta.

**PUNTO 3.-PROYECTO REAL DECRETO, POR EL QUE SE DICTAN LAS DISPOSICIONES DE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2010/35/UE DEL**



D. Manuel Carlés Beira, en representación de D. Francisco Ramos de la Dirección General de Marina Mercante.

D. Fernando Zamora, del Consejo de Seguridad Nuclear

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Caridad Gamboa Alonso, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Secretaria de la Comisión Permanente:

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

**PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 16 DE JUNIO DE 2010, SOBRE EQUIPOS A PRESIÓN TRANSPORTABLES Y POR LA QUE SE DEROGAN LAS DIRECTIVA 76/767/CEE, 84/525/CEE, DIRECTIVAS 84/526/CEE Y 1999/36/CEE..**

D Pablo Vázquez cede la palabra a D. Timoteo de la Fuente quien presenta el citado Proyecto de Real Decreto que es una transposición de la Directiva 2020/35/UE sobre equipos a presión transportables que simplifica y recoge las anteriores y que deroga las dos directivas arriba mencionadas.

La Comisión Permanente acuerda emitir un informe favorable al precitado texto.

**PUNTO 4.- INTERPRETACIÓN VÁLIDA SOBRE LOS ENSAYOS A REALIZAR EN DETERMINADOS CASOS DE ENVASES Y EMBALAJES.**

El Presidente cede la palabra a D. Iñigo Elorza presenta el documento que se ha distribuido en la documentación para esta reunión sobre determinados casos de envases y embalajes combinados y que aunque este tema esta ya en el ADR requiere, según él, de una aclaración para que no de lugar a distintas interpretaciones, como puede suceder ahora.

Añade que este texto fue presentado en la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Carreteras y Ferrocarril celebrada el pasado 18 de mayo y que no hubo ninguna objeción al mismo. Pide a la Comisión Permanente que añada un anexo al acta de esta reunión donde se recoja el texto de la aclaración sobre el ADR.



D. Timoteo de la Fuente piensa que esta aclaración puede favorecer a la industria española y por lo tanto abaratar los costes de las empresas que utilizan estos envases y embalajes y el gasto sanitario.

Los miembros de la Comisión Permanente están de acuerdo con el texto presentado y acuerdan incorporar un anexo al acta de esta reunión con el mismo.

**PUNTO 5.- PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 210/2004 DE 6 DE FEBRERO POR EL QUE SE ESTABLECE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y DE INFORMACIÓN SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO ( DIRECTIVA 2011/15/UE)**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Manuel Carlés que presenta el Proyecto de Real Decreto por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y solicita el informe favorable de la Comisión Permanente para su aprobación

Visto el texto por parte de los asistentes acuerdan informar favorablemente el precitado proyecto de Real Decreto.

**PUNTO.6- CERTIFICADO DE LA MEDIDA DE RADIATIVIDAD DE CONTENEDORES Y BARCOS DE JAPÓN**

D. Pablo Vázquez cree que sería conveniente trasladar al resto de los modos de transporte y no solo al transporte marítimo, una copia de este certificado ya que una vez que llegan a puerto las mercancías éstas se pueden distribuyen por carretera, ferrocarril o incluso por vía aérea.

D. Manuel Carlés interviene para decir que lo primero se hizo desde la Dirección General de Marina Mercante cuando recibieron el citado certificado fue consultar al Consejo de Seguridad Nuclear sobre la validez del certificado. Su respuesta fue que el certificado tiene un carácter informativo sobre los niveles de radiactividad de los contenedores japoneses son aceptables.

D. Fernando Zamora informa que este certificado no es obligatorio y que en ningún momento se ha solicitado y exigido por parte de la comunidad internacional su emisión al Gobierno Japonés, es iniciativa suya. Japón se puso en contacto con sus embajadas para saber la aceptación de sus contenedores en cada país y si tenían que elaborar un protocolo de medidas. En Europa cada país tiene un criterio de actuación; la Dirección General de Industria y Energía de la C E ha elaborado una serie de recomendaciones en cuanto a vigilancia y criterio de aceptación. En Japón no es obligatorio el protocolo de medidas de los contenedores con mercancías, por tanto no lo es tampoco que lleven el certificado cuando salen de puerto y son las navieras quienes exigen su expedición al Gobierno Japonés.



Este protocolo, que no es obligatorio es a criterio de la compañía naviera, tiene dos procedimientos. Uno para los contenedores en que la autoridad portuaria es la encargada de medir los niveles de emisión de radioactividad a la salida del puerto y de emitir un documento en el que se diga que los niveles son inferiores a los estipulados. En el segundo procedimiento es la naviera la realiza sus mediciones.

En España, el control de contenedores en puertos es responsabilidad de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, que está realizando la inspección sobre los contenedores procedentes de Japón utilizando equipos de detección de radiación fijos o portátiles, aplicando criterios radiológicos acordados con el Consejo de Seguridad Nuclear.

Lo que tiene que quedar claro es que el control en frontera se esta haciendo y que no se puede exigir el certificado al ser una recomendación y no ser de obligado cumplimiento. D. Manuel Cárles comenta que hay empresas japonesas que están haciendo controles internos de sus mercancías. D. Fernando Zamora dice que la zona que tiene problemas de radiación es muy concreta, si la mercancía procede de un área lejana de Fukushima no tiene porque haber ningún problema.

Al no estar presente el representante de puertos, el presidente pregunta a los asistentes si conocen cuál es la posición de Puertos del Estado. D. Fernando Zamora dice que no se ha pedido ninguna información sobre este tema de Puertos del Estado. D. Manuel Carles comenta que a su Dirección General tampoco ha llegado ninguna consulta de consignatarios sobre este tema. La embajada de Japón sí ha estado pidiendo información de manera reiterada sobre la posición de España en este tema.

Se acuerda que D. Fernando Zamora va a elaborar una nota relativa a los controles radiológicos sobre contenedores y buques procedentes de Japón para su posterior distribución a los miembros de la Subcomisión de Transporte de mercancías peligrosas.

## **PUNTO 7.- SEGREGACIÓN EN EL INTERIOR DE UNIDADES DE TRANSPORTE**

D. Pablo Vázquez cede la palabra a D. Manuel Carlés que es el encargado de plantear este punto a los miembros de la Comisión. Este tema surgió por una consulta de un consignatario que quería en un mismo contenedor transportar dos tipos de mercancías y también quería un informe de la autoridad competente. La duda era saber quien era la autoridad competente, ya que desde la Dirección General de Marina Mercante nunca se había emitido ese tipo de documento. Y quiere saber si la Comisión le puede señalar quién es la autoridad competente en esta materia.



D. Iñigo Elorza indica que, en España, la segregación de las mercancías se produce antes de ir a puerto en la bases del transporte y en este caso la segregación de la mercancía sería competencia de las consejerías de transporte de las comunidades autónomas, independientemente de si se va a transportar por vía marítima, ferrocarril, etc. Y en cuanto a la forma de hacer la segregación en el IMDG, para el transporte marítimo, existen un cuadro de segregación y una serie de apartados que indican la manera correcta de segrega la mercancía dentro del contenedor. D. Manuel Carlés coincide en que son las comunidades autónomas quienes deben emitir los certificados al ser ellos los encargados en lo referente a la segregación de los contenedores antes de llegar a puerto.

### **PUNTO 8.- OTROS ASUNTOS**

D. Iñigo Elorza informa a su Subdirección General se les han sugerido hacer una visita a unos vagones cisternas que van desde Escombreras a Azuqueca. Esta en relación con el transporte de fuel pesado en vagones cisterna y su idoneidad, ya que a partir del 1 de julio esta mercancía se incluye en el capítulo 9 y debe llevar su correspondiente etiquetado. Algunos de estos vagones cisternas no han pasado las correspondientes inspecciones, hasta este momento no era necesario y a ser ahora considerado el fuel pesado mercancías peligrosas tienen que cumplir unas condiciones que no todos las cumplen. Y añade que a partir del 1 de julio todos los vagones cisternas que transporten fuel pesado deberán de pasar inspecciones periódicas.

Para realizar esta visita sería conveniente que la comunidad autónoma correspondiente tenga conocimiento de la misma, que hubiera un escrito de la empresa manifestando su interés y todo ello con conocimiento de la Comisión Permanente. D. Timoteo de la Fuente cree positivo ir acompañados de un organismo de control al ser los que tienen los medios necesarios para medir el espesor de los vagones cisternas. D. Iñigo Elorza piensa que sería positiva esta visita porque así los vagones cisternas que no cumplan los requisitos exigidos tendrían tiempo, antes del 1 de julio, para adecuarse a las nuevas exigencias.

D. José Luis Chica comenta que consultó al Director General de Tráfico la posibilidad de que el carnet fuera plastificado y contestó que si le llega la solicitud formal a la Dirección General se estudiara la propuesta.

Sin más asuntos que tratar, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las once horas y cinco minutos.



Madrid, 3 de Mayo de 2011.

Vº. Bº.

Pablo Vázquez Ruiz de Castroviejo

Mª Teresa Hernando Cascajero

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIA DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

#### **ANEXO.-**

“Cuando en alguna instrucción de envases y embalajes se haga referencia, a que el recipiente primario, debe resistir sin que se produzcan fugas, una presión interna, que de lugar a una diferencia de presión mínima de 95 Kpa y a temperaturas de 40º a 55º C, se entenderá que:

La responsabilidad del cumplimiento de esto, corresponde en principio siempre al fabricante del envase primario aunque no sea éste el fabricante de los embalajes exteriores o secundarios que constituyen el embalaje específico requerido por la instrucción de envases y embalajes correspondientes, incluso en el caso de que el embalaje combinado resultante de la instrucción de envases y embalajes en cuestión, es decir el terciario combinado con el secundario y primario haya obtenido una aprobación de tipo cumpliendo satisfactoriamente las pruebas requeridas en los capítulos 4.1, 6.1 y 6.3 en su caso del ADR.

Por lo tanto, el titular de la aprobación de tipo de estos envases y embalajes puede utilizar para las pruebas, envases primarios, sin que necesariamente el laboratorio o el organismo de control tenga que someter estas o un ensayo de verificación de presión interna, como el citado anteriormente de la instrucción de envases y embalajes P620 como ejemplo, aunque es responsabilidad del titular de la certificación de tipo, dar la información necesaria para que el distribuidor, utilizador industrial o empresa de transporte, utilice y se provea de envases primarios que cumplan la citada condición de presión interna, que de lugar a una diferencia de presión mínima de 95 Kpa y a temperatura de 40ºC a 55ºC y que sean fabricados por un fabricante de envases primarios que certifique que sus



envases primarios cumplen la citada condición, mediante acta de prueba correspondiente emitida por un laboratorio autorizado al respecto o por un organismo de control autorizado, aunque este envase interior primario no precise de aprobación de tipo de conformidad con el ADR”..