MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE ESTUDIO
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISIÓN PARA LA
COORDINACIÓN DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PELIGROSAS

ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 14 DE NOVIEMBRE DE 2018.

ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del RID, a celebrar en Cracovia, los días 21 a 23 de noviembre de 2018.

Presidente:

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

Asisten:

Dª Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Fomento

Dª Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF.

D. Enrique Espiago del Tiempo, de AESF.

D. Luis Islán García, de AESF

D. Francisco Javier Segovia Balado, de AESF

D. Mariano Moreno Juan, del Ministerio de Defensa

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Agustín González García, de VTG RAIL ESPAÑA,S.A.

D. José Márquez Bejarano, de ADIF

Dª Victoria Parra Espinosa, de ADIF.

D. Luis Perchín García de TRAMESA.

D. Salvador Rodríguez Pérez, de RENFE

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

D. Vicente Dopico Paz, de AECSE

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE

En Madrid a las 10:05 horas del día 14 de Noviembre de 2018, en la sala A-737 de la séptima planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

1.- Aprobación del Orden del Día
2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la reunión anterior (12 de septiembre de 2018).
3.- Estudio de los documentos presentada por los diferentes países en la próxima reunión del RID, a celebrar en Cracovia del 21 al 23 de Noviembre de 2018.
4.- Otros asuntos.

Dª Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que 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, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

Dª Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado el orden del día de la reunión.

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

Leída el acta de la reunión anterior de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, celebrada el día 12 de septiembre de 2018 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del RID, a celebrar en Cracovia, del 21 al 23 de Noviembre de 2018.

Dª Silvia Garcia, comenta que este punto trata de las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión internacional que se celebrará, en la fecha ya mencionada. A continuación, expone cada una de las distintas propuestas:

1.- *Propuesta OTIF/RID/CE/GTP/2018/11.* Esta propuesta la ha presentado el Secretariado y está relacionada con las marcas que se ponen en los remolques de vehículos cuando se separa los vehículos tractores. No hay comentarios.

2.- *Propuesta OTIF/RID/CE/GTP/2018/12.* Es un documento presentado por Italia que está relacionado con el paquete express. Lo que quieren, es que lo que no se pueda incluir ni como cantidades limitadas, ni como cantidades exceptuadas, no se pueda incluir como paquete express.

3.- *Propuesta OTIF/RID/CE/GTP/2018/13*. Presentado por España. Está relacionado con las obligaciones de los participantes de acuerdo con el 1.8.5.1.

D. Luis del Prado recuerda que, en la anterior Subcomisión, se estuvo viendo un documento presentado por Austria en el que se hacía también referencia a este apartado del RID y la necesidad de sustituir al destinatario por el descargador. Este documento lo apoyaron prácticamente todos los miembros de la Subcomisión, sin embargo, después de la Reunión Conjunta el resultado fue insospechado e imprevisible porque no se eliminó a los destinatarios, y se añadió al descargador. Lo primero que les llamó la atención fue que el término "respectivamente" sobraría porque había una serie de acciones y actores que ejecutan esas acciones, y ahora hay uno más. La razón por la que se decidió a añadir a uno y no borrar a otro, era que estas actividades podrían transferirse de uno a otro, pero es algo que no termina de entender. Ponían como ejemplo que un administrador de infraestructura puede realizar actividades de maniobra de carga, y descarga también, pero en ese caso, en su opinión, sería el cargador o el descargador, o sea que uno de esos actores no lleva el título escrito de manera permanente al poder realizar otras acciones, o puede desarrollar el papel de varios de los actores a los que se hace referencia.

Lo primero que se plantearon fue suprimir del texto el "respectivamente", creen que no es necesario, pero se tiene que eliminar en la Reunión Conjunta porque también se puede encontrar en el ADR, y supone que también en el ADN. Para esta reunión del RID lo que se pretende es crear debate, conocer la opinión del resto de los países para ver si piensan igual, y en ese caso, presentarían un documento para la Reunión Conjunta.

Otro tema del que ya se ha hablado varias veces era dónde se ha situado al administrador de infraestructuras en este mismo párrafo. Esta figura no está ni en el ADR, ni en el ADN y cuando se redactó este párrafo, haciendo referencia a los accidentes, en su opinión se colocó mal y se situó al final de la lista, y además se le puso el término "en su caso". Lo que quiere aclarar es qué significa "en su caso" y situarlo correctamente, en su opinión, su lugar sería a continuación de esta lista de actores.

Dª Silvia García quiere indicar que hay una diferencia entre la traducción inglesa y francesa que también ha llamado la atención sobre ella y que la gustaría eliminar. Habrá que esperar al final de la reunión para ver si se modifica parcialmente este texto, y en caso contrario, habrá que ver si hay que modificarlo en la Reunión Conjunta.

D. Jesús Soriano comenta que toda su confusión es que hay un paralelismo entre expedidor y cargador, y destinatario y descargador. Para que a nivel de ADR se admitiera que el expedidor debe de nombrar un consejero de seguridad ha costado mucho tiempo y pregunta que, si el destinatario tiene que nombrar un consejero de seguridad, porque si es así, puede ser una justificación para eliminarla de ahí.

D. Luis del Prado piensa que no se trata de eliminarlo y de hecho se acaba de incluir.

Dª Silvia García recuerda que el destinatario ya estaba desde hace tiempo. La propuesta de Austria era sustituir el destinatario por el descargador que tenía mucha lógica para nosotros y para Austria, pero, para su sorpresa, el resto de los países no estaban de acuerdo. Austria accedió a añadir el destinatario porque creía que era mejor que no tenerlo puesto, aunque no le veía la lógica y no era lo que pretendían.

El destinatario, de momento no se va a eliminar, se puede discutir añadir o no a otros actores. Añadido el descargador, hay más actores y acciones con lo cual, ya no hay una relación biunívoca entre ellos. Es uno de los puntos que habría que clarificar o que podría dar lugar a confusiones, y en ese caso, estaría mejor eliminar.

A D. Jesús Soriano no le parece lógico que un destinatario que no tiene que tener ni consejero de seguridad, tenga que hacer un parte de accidente con el RID, piensa que es complicarlo, pero como ya se ha dicho, ya se ha admitido.

Dª Silvia García recuerda que tanto en el RID como en el ADR ya estaba desde hace mucho.

D. Jesús Soriano cree que estaba mal.

Dª Silvia García indica que a los destinatarios ya se les asignaron obligaciones, y es algo que ya estaba asumido.

D. Luis del Prado cree que la razón de que estuviera el destinatario es porque en otra legislación de transportes, es sobre el que recae la responsabilidad de la descarga y parece que es un retazo del pasado. Y al irse delimitando las obligaciones de seguridad de cada uno de los actores, aquí se debió de quedar el destinatario sin incluir al descargador. Por este motivo sospecha que está el destinatario y no el descargador.

A D. Jesús Soriano lo que le preocupa es que en caso de que haya un accidente durante la descarga, lo importante es que haya un informe que tiene que elaborar tanto el descargador como el destinatario. Parece que sobre un incidente se tienen que hacer dos informes y eso es lo que le preocupa, o que no lo haga nadie que sería lo peor.

Para Dª Silvia García la argumentación que se esgrimió por parte de otros países es que efectivamente todo el que tuviera algo que decir, debería hacer un informe de accidentes. Si el accidente ha ocurrido durante la descarga, pero lo vio el transportista, por qué él no va a hacer un informe de accidentes, puede aportar datos que el descargador no haya añadido o puede ser que el informe del descargador le adjudique alguna de las causas del accidente al destinatario, y este diga que no fue así desde su punto de vista. Esa es la documentación que se esgrimió, que no necesariamente tiene que haber un informe, puede haber más de un informe. En relación concretamente con el administrador de infraestructuras, entiende que es lo mismo que el resto de los actores, si tiene algo que decir, o el accidente ocurre dentro de su ámbito de competencias, debería de hacer un informe. Al igual que si mientras que el transportista desempeña sus tareas se produce el accidente, también podría elaborar un informe, no debería de haber una distinción específica para el administrador de infraestructuras.

4.- *Propuesta OTIF/RID/CE/GTP/2018/14*. Está presentado por los Países Bajos y está relacionado con la lista de comprobación para gases y para líquidos. No hay comentarios.

5.- *Propuesta OTIF/RID/CE/GTP/2018/15.* Está presentado por el Secretariado y relacionado con el SMGS y el RID, sobre las referencias a las directivas europeas y anejos que se pueden encontrar en el RID pero no en el SMGS, y que después de muchas, esas directivas y anejos se van a incluir en el Anejo2 del SMGS. No hay comentarios.

También, se presentaron tres documentos informales, pero no se hizo ningún comentario a los mismos.

Punto 4.- Otros asuntos

Dª Silvia García informa que por si fuera del interés para alguno de los presentes, hay un grupo de trabajo de cisternas y vehículos, recuerda que ya hace dos años que se empezó a hablar sobre unos vagones cisterna de gran tamaño, y cede la palabra a D. Luis del Prado que para que nos hable de los mismos.

D. Luis del Prado aclara que no son vagones cisterna, son contenedores cisterna de un tamaño mucho mayor de lo habitual y que por su capacidad, serían más parecidos a los vagones cisterna. El problema que surgió es que se fabricaron con unas especificaciones de contenedores cisterna, y lo que se planteaba en el grupo es que quizás se deberían de haber fabricado con unos requisitos más parecidos a los de los vagones cisternas que tienen una seguridad mayor. El grupo, que se va a reunir unos días antes en Cracovia, la próxima semana lunes y martes, lo que va a debatir es sobre la procedencia o cuales serían los requisitos que se deben de aplicar en la construcción de estos contendores cisterna.

Los documentos, por lo que ha estado viendo, consisten en hacer una comparación entre los requisitos que se deben de exigir en la construcción de contenedores-cisterna, y los que se exige en la construcción de vagones-cisterna. Se imagina que lo que va a debatir el grupo es cuales son más apropiados.

Silvia García añade que los documentos que hay son contraposición de lo que son los vagones cisternas y los contenedores-cisterna. Estos últimos pueden transportar hasta 78 toneladas, lo que no les hace aptos para el transporte por carretera, pero sí por ferrocarril, y para que se manejen estos contenedores-cisternas dentro de sus propias instalaciones que son enormes, especialmente en algunos complejos químicos, también les vale. Hay un documento informal que es bastante visual y es una presentación de un análisis de riesgo que han hecho sobre estos contenedores-cisterna que están sobre una plataforma. Tienen previsto que esto funcione no solamente sobre raíles, también dentro de sus instalaciones, sobre ruedas convencionales y con una especie de propulsión propia y lo que quieren hacer es minimizar los tiempos, ponen todas las características y los requisitos que han visto y que han contrapuesto los unos con los otros.

D. Luis del Prado quería comentar que otra de las cuestiones que se debaten en este grupo es sobre la empresa que ha fabricado estos contenedores, BASF, y que de manera voluntaria han incorporado una serie de sistemas de seguridad como pueden ser elementos

antichoque y algún tipo de protección de las válvulas que no estaban obligados a disponer de ello según requisitos de construcción de vagones cisternas. Uno de los temores que tiene este grupo es que alguien que no tenga la sensibilidad que ha tenido BASF vaya a construir unos contenedores-cisterna de este mismo tamaño pero que no incorpore estos requisitos, mientras que si fueran vagones cisterna sí serían necesarios. Hay bastante debate sobre este tema porque lo que muchos dicen es que, para tener estos sistemas, ya tenemos los vagones cisterna que dan una seguridad mayor.

Dª Silvia García cree que BASF en su momento, tuvo la precaución de hacer esto porque sospechaba que pasaría lo que está pasando, y se están contraponiendo los requisitos para los dos tipos de cisternas, y optaron directamente por aplicar lo más restrictivo para que una vez hechos los contenedores, no tuvieran que rehacerlos.

D. Jesús Soriano menciona que hasta donde él conoce, los movimientos de los productos químicos peligrosos dentro de un recinto de trabajo, están exentos de cumplir el RID. BASF ha funcionado con transporte ferroviario dentro de la planta que tiene en Alemania desde antes de la Segunda Guerra Mundial y allí trabajan 32.000 personas, en España, la planta de industria química más importante es la de BASF donde trabajan 1.000 personas, con lo cual los movimientos que hay entre las diversas plantas de BASF es tan grande que hace inviable que exista este tipo de transporte ferroviario. Cree que lo que aquí BASF está intentando, es exportar y expandir el sistema de transporte ferroviario que han hecho durante décadas en su planta de Alemania bajo el RID.

Dª Silvia García dice que el transporte dentro de la planta está exento y pueden hacerlo sin problemas, pero lo que plantean es que quieren transportar entre plantas utilizando estos contenedores en el ferrocarril y solamente dentro de su planta lo transportarían en carretera porque no es viable utilizarlos en la vía pública, pero en ferrocarril sí sería viable. Y cree que estos contenedores van a circular y que no se está hablando de un transporte exclusivamente interno, se está hablando de un transporte interno que quieren sea también externo y que tendrá que cumplir el RID.

Dª Silvia García piensa que esto es una oportunidad para el ferrocarril y coger cuota de mercado frente a la carretera.

D. Enrique Sánchez dice que, en principio, entiende que para ponerlo en la infraestructura de ferrocarril tendrá que pasar por todas las pruebas de la 592, etc, y, además, con las piezas de esquina seguro que va a haber problemas, y tiene que haber una homologación de tipo, y se imagina que será difícil de conseguirlo en esas condiciones.

D. Jesús Soriano pregunta si nuestras infraestructuras pueden aguantar un peso por exceso de este tipo de equipos, y si podría ser viable con un contenedor de estos de $70m^3$.

D. Enrique Espiago dice que en la documentación pone lo que lleva por metro lineal y lo que lleva para la infraestructura.

D. Jesús Soriano dice que va a preguntar a los de la BASF las características de estos contenedores porque desconocía su existencia.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 10:53 horas.

Madrid, 14 de Noviembre de 2018

Silvia García Wolfrum	Mª Teresa Hernando Cascajero
Presidente de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril	Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril