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 13 DE MAYO 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.

Dª Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

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

D. M. Fernández Cobo, de ADIF

Dª Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. José Márquez Bejarano, de ADIF

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE.

D. Salvador Rodriguez Pérez, de RENFE.

D. Jesús Soriano Montes, FEIQUE

Secretaria:

Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

En Madrid, a las 10:00 horas del día 13 de mayo 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.

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 12 de marzo 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 de la Comisión de Expertos del RID de la OTIF, que se va a celebrar en Berna del 20 al 22 de mayo.

Las reuniones de la OTIF desde hace un par de años vienen teniendo un formato diferente, en la actualidad tienen un Grupo de Trabajo y un Grupo de Expertos. En esta ocasión se reúne el Grupo de Trabajo durante los próximos 20 y 21 de Mayo y el Grupo de Expertos durante el día 22, y es aquí donde se aprueban formalmente todos los cambios para el RID 2015 que se han elaborado durante todas las reuniones celebradas con anterioridad en el Grupo de Trabajo. Con el nuevo formato es la primera vez que se va a trabajar, y no sabemos con exactitud la forma en que se adoptarán las enmiendas, además, hay que recordar que la Unión Europea tienen la prerrogativa de poder votar en bloque y no sabemos si hará uso de ella.

A continuación se van a revisar los documentos que se han presentado para que los asistentes puedan hacer los comentarios que estimen oportunos. Se comienzan por los documentos formales.

DOCUMENTO 1. Presentado por Suiza, es sobre detectores de descarrilamiento propone que en las enmiendas que hay previstas para el 2015 -hay un texto que todavía tiene corchetes cuadrados-, significa que hay que tomar una decisión. Suiza propone que se quiten los corchetes en torno a la disposición que introducirían en 2015 los detectores de descarrilamiento, para algunas mercancías peligrosas, aportando su argumentación.

Dª Silvia Garcia opina que después de asistir a las últimas reuniones de ámbito europeo y de oír distintas opiniones y argumentos, cree que más tarde o más temprano los detectores de descarrilamiento van a ser una realidad, hay un grupo de países que están trabajando mucho para conseguirlo y que presentan propuestas en este sentido con una gran regularidad. En el caso de que no se quieran los detectores de descarrilamiento habría que contrarrestar presentando propuestas, en este sentido, con bastante regularidad.

D. José Ignacio Trujillo recuerda que la posición de RENFE en este tema sigue siendo la misma, no están a favor de los detectores de descarrilamiento. Su postura y argumento se pueden ver claramente en una presentación que se hizo para una reunión de la UIC y que si creen conveniente la puede hacer llegar a esta Subcomisión. En el hipotético caso de que se aprobaran preferirían la primera propuesta, es decir, la aplicación de los detectores a los vagones de nueva construcción.

Dª Silvia García dice que no cree que se aprueben para el 2015, pero según lo que observa piensa que más tarde o más temprano se van a tener que instalar. Le agradece el ofrecimiento de la presentación y le pregunta que si puede hacer uso de ella. D. José Ignacio Trujillo de dice que si.

D. Enrique Espiago dice que cuando España presentó la propuesta manifestándose en contra de los detectores de descarrilamiento les apoyaron 17 países. Y cree que la Unión Europea, en un futuro, 2019-2021 se va a solicitar que desaparezca la palabra “obligatorio”

Dª Silvia García quiere matizar que la propuesta de España que fue apoyada por tantos países consistía en eliminar la palabra “obligatoria” exclusivamente, pero sin embargo, si que recoge la Unión Europea, en su texto, que la Agencia Europea de Ferrocarril debe de continuar su trabajo en buscar una solución para detectar descarrilamientos, incluyendo la futura implementación de la solución, es decir , la afirmación era muy rotunda en apoyo a los detectores de descarrilamiento y lo único que se ha conseguido hacer es matizarlo, si solo se ha conseguido matizar piensa que deben de haber muchos intereses.

D. Enrique Espiago cree que el detector de descarrilamiento antiguo no es igual que el que se instala ahora, que informa al maquinista y no para al tren, por eso se puede hablar de que estamos en un periodo de transición.

DOCUMENTO 4. Presentado por la UIC. Propone modificar la referencia a su hoja UIC actualizando algunos de los códigos NHM para las nuevas sustancias que se incorpora en el RID 2015. En el RID en la versión española no se transcribe, cree que en España no se utiliza.

D. José Ignacio Trujillo dice que se utilizan en transacciones comerciales.

DOCUMENTO FORMAL 5 E INFORMAL 8

El documento formal 5 es sobre el transporte de carbón UN 1361 y hablan también del acuerdo multilateral 1/2014, solamente lo ha firmado un país hasta ahora.

Documento informal 8 de Polonia, no está de acuerdo con que el carbón, el coque y la antracita se lleven bajo el número ONU 1361 carbón de original animal o vegetal, y explica que tras investigar ha llegado a la conclusión de que cuando en 1967 diseñó esta entrada estaba diseñada para carbón vegetal, no para carbón mineral. Polonia plantea que primero este tema debería de pasar por el Subcomité del GHS, clasificación de sustancias. También opina que les parecen excesivas las medidas que se plantean cuando no se han dado motivos que las justifiquen.

D. José Ignacio Trujillo expone que ellos están en la línea de lo que ha marcado Polonia. En la reunión del Grupo de síntesis que se celebró a finales de abril en París donde se trataron estos mismos documentos , los países allí representados sobre todo Francia , Reino Unido y España compartían la misma opinión que Polonia. Para él hay un análisis de riesgo muy claro, y es que con el carbón en España no ha habido ningún incidente en muchos años y la cantidad de toneladas que se transporta al cabo del año es grande.

Se está dando una cantidad de medidas y preocupación a este tema que realmente no la tiene y vuelve a decir si se mira hacia atrás 15, 20, 25 años no ha habido ningún incidente con el este tema.

Dª Silvia García comenta que aunque no recuerda la fuente de información a ella cree que la han comentado que se ha incendiado carbón.

D. José Ignacio Trujillo dice que en RENFE no se ha dado ningún incendio.

Dª Silvia García recuerda que en la anterior reunión se llevó instrucciones para comentar que la temperatura de 60º le parecía baja y que si queríamos que se incrementará a 70º y se dijo que se había dado un caso en que se había incendiado un vagón. D. José Ignacio Trujillo comenta que ellos no tienen registrado ningún incidente.

Dª Silvia García concreta que la posición para la reunión es que se está a favor de lo que propone Polonia y pregunta por su opinión sobre si está bien o mal la clasificación. D. José Ignacio Trujillo contesta que apoyan que vaya al grupo de clasificación, ellos no son productores, son transportistas y no dicen nada sobre ese tema.

Dª Silvia García dice que en Alemania ha habido un incidente importante en una barcaza y eso está ahí y también otros de menor importancia.

D. José Ignacio Trujillo dice que, llegado el momento, se le tendrá que decir las condiciones de transporte, y si las cumple, o no, tendrá que decirlo el expedidor. Pero si estas condiciones que se plantean son aprobadas tendrá que haber una adaptación del parque de vagones. El vagón que lo vaya a transportar tendrá que tener una adaptación específica, porque según el RID habrá que codificarlo y también habrá que estudiar si el parque actual es válido o no.

D. Enrique Espiago dice que por ahora no cree que esto sea necesario.

DOCUMENTO 11. Presentado por la UIC. Se refiere a las entidades encargadas del mantenimiento (ECM), para ferrocarriles en general y no para mercancías peligrosas específicamente. Se ha introducido la figura encargada del mantenimiento, para el RID 2015 se quiere introducir una referencia en el 1.4.3.5 diciendo que el mantenimiento sea llevado a cabo por una entidad encargada de mantenimiento y a largo plazo plantean desarrollar, dentro del RID, cuáles son las funciones de esta entidad y cree que también proponían introducir, a largo plazo, una definición de entidad encargada de mantenimiento. Preguntan la opinión de esta figura y si se tiene que introducir en el RID o no.

D. Jesús Soriano está a favor de esta figura al ser uno de los agentes implicados. Cree que hay una compañía segregada de RENFE que aporta este servicio.

Dª Silvia García piensa que aunque sea una compañía segregada de RENFE el dueño de los vagones tendrá un contrato con ellos en el que se habrá especificado las responsabilidades y las funciones de cada uno y parece que funciona. Desconoce si hay un interés concreto de incorporar esto en el RID o no, porque luego es difícil diferenciar entre lo que tiene que hacer cada uno.

D. Enrique Espiago, explica que las ECM pueden ser las empresas ferroviarias, en RENFE es INTEGRIA, y también pueden ser los talleres. En este momento hay de todos hasta empresas auxiliares de mantenimiento de vía que son EM. La figura de los servicios logísticos operan antes de salir del tren, que son los EM; y las empresas ferroviarias pueden contratar a ellos u a otros. Lo que puede ocurrir es que las partes, si tiene firmado el contrato unificado de vagones -o no lo tienen firmado- a unos se les puede exigir una cosa y a otros otra.

D. Jesús Soriano cree que lo importante sería saber la responsabilidad de estos entidades encargas del mantenimiento, lo importante es la responsabilidad que tiene en mercancías peligrosas esta entidad y esta responsabilidad que se le da a la entidad puede acordarse en un contrato privado libre. Luego, si ocurre algún incidente/accidente, sabríamos quien tiene la responsabilidad, lo importante es saber si en mercancías peligrosas esta entidad tiene que tener la responsabilidad o una garantía de la seguridad.

D. Enrique Espiago dice que si se la da al explotador, después éste se lo va a pasar a la entidad encargada del mantenimiento que tenga firmado el contrato y éste, a su vez, dirá quién lo ha hecho y conformado.

Dª Silvia García recuerda que la propuesta concreta tiene dos propuestas. La primera el operador del vagón cisterna en el punto 1.4.1 donde dice "asegurar que el mantenimiento de las cisternas y su equipamiento es llevado a cabo, añade, por una entidad certificada de acuerdo con la previsiones del apéndice "G" de la COTIF, en este apéndice viene el procedimiento, y es de cara al futuro cuando se habla de que les gustaría especificar exactamente las obligaciones de cada uno. De momento sólo se introduciría una referencia nominal de los agentes que intervienen y poco más.

Dª Silvia García dice en la nota que proponen hay un pie de página que te dice exactamente la normativa que deben cumplir, a saber, la Directiva 2044 art. 2 al 33, es la referencia que se menciona.

DOCUMENTO 13. Propuesto por Suecia y la UIC. Propone clarificar que pasa con los embalajes vacíos sin limpiar, si se debe de poner algo en la carta de porte o no. Es secuela de varios documentos anteriores. Argumentan que como para la cantidad limitada por debajo de 8 TN no se necesita poner nada, proponen no poner nada. Han consultado con varios países y plantean 3 alternativas y apoyan la primera o la segunda. Para Dª Silvia García la más razonable es la segunda. Pregunta la opinión de los asistentes

D. José Ignacio Trujillo piensa lo mismo, por debajo de ocho toneladas en cantidades limitadas no tienes que decir nada, entonces para el caso de embalajes vacíos piensa que no aporta nada al tema de seguridad, y si ya de por si está limitada a menos de 8 toneladas trasladar el mismo criterio parece lógico.

DOCUMENTO 15. Presentado por Italia. Que propone introducir un listado de comprobaciones que tendrían que hacer, rellenar y firmar, los distintos intervinientes de la cadena de transporte con un formato y contenido reglado, con el fin de que sea trazable todo el proceso. En la propuesta hay una serie de listados y listas de chequeo.

D. Jesús Soriano comenta que esta propuesta lo que hace es modificar lo que ya estaba en el RID. Actualmente el rellenador tiene que establecer un procedimiento de comprobación para el correcto funcionamiento de los cierres de las válvulas de los vagones cisternas. La industria química a través de CEFIC la que propuso una lista de chequeo que se aprobó y es lo que se está aplicando desde hace dos años. Lo que ahora propone Italia es ir más allá con una fórmula más trazable, asignando obligaciones al expedidor, rellenador/ descargador para completar una lista de chequeo, todo esto se debería encontrar en la página de la OTIF.

No sabe la justificación para este cambio, piensa que debe ser eficaz y definitiva a la hora de reemplazar un sistema por otro y mejoraría la seguridad y facilitaría la inspección; pero piensa que el sistema que actualmente se está aplicando es correcto y valido y desconoce si algún incidente o accidente que sea la causa de plantear esta modificación, a su parecer, gratuita al tener un sistema que está funcionando. Es partidario de que antes de presentar este tipo de propuestas se justificaran bien. Su posición es negativa y si se demostrara que el sistema que hoy se aplica no es correcto habría que cambiarlo según el planteado en este documento u otro.

D. José Ignacio Trujillo dice que en Viareggio hubo un accidente, y a raíz de él, Italia no deja de querer implementar medias supletorias a lo que ya marca la legislación. Este tema también se trató en el grupo de la UIC, todos estaban en contra de la propuesta de Italia, precisamente porque ya vienen determinadas, como ya se ha dicho, las responsabilidades de cada uno de los intervinientes en la legislación, y las listas de chequeo que hay establecida para cada participante en el transporte. Lo que se propone Italia conllevaría un incremento de costes que no sabe hasta qué punto se está dispuesto a asumir, que no aportan nada a lo ya establecido.

El siguiente documento es el “Texto de notificación de todos los cambios aprobados para el 2015” falta lo que se puede aprobar en la reunión de la semana que viene. Son unas 140 hojas donde se incluyen todos los cambios que se van a incluir en el nuevo RID.

DOCUMENTO INFORMAL 2. Es sobre un accidente ocurrido en Alemania al cargar un tipo de cisterna concreta sobre un vagón. Alemania plantea que aparte de tratarse de un error humano, puede haber un fallo de diseño o falta de especificación suficiente en como hacer este proceso de carga, no es un tema específico de mercancías peligrosas, es un tema genérico, aunque cuando ocurrió el accidente la carga que transportaba era mercancías peligrosas.

D. José Ignacio Trujillo, dice que si sirve de referencia trabajan con vagones de ese tipo y no han tenido ningún incidente y por la información que aparece en el documento se inclinan a pensar que la deficiencia se ha producido durante la carga, y no por que las características del vagón. También pudo influir que el día del accidente había mucho aire que podía dificultar la maniobra de carga. RENFE utiliza estos vagones en Irún, que suele ser una zona de mucho viento, y no ha tenido ningún incidente, por eso cree que fue un fallo en el proceso de carga como ya se ha dicho anteriormente.

D. Enrique Espiago dice que lo que ha pasado es una falta de previsión en el proceso de carga y, no tendría que haber intervenido sólo el gruista y se tendría que haber hecho con dos personas más para que le ayudaran.

DOCUMENTO INFORMAL 4. Informe de la ERA en el que trata de varios puntos. Uno de ellos especifica accidentes que han notificado, destacando cinco que transportaban mercancías peligrosas, uno de ellos ha ocurrido en España, aunque transportaba mercancías peligrosas, sin embargo la cisterna que las transportaba no sufrió ningún daño ni tampoco su carga.

También hace un repaso no exhaustivo de la legislación europea en la que se está trabajando y que podría ser de importancia para las mercancías peligrosas.

D. Enrique Espiago comunica que la Dirección General de Ferrocarril no informó sobre el accidente arriba mencionado ya que no lo calificó como accidente al no tener la materia peligrosa ninguna incidencia, ni tampoco ocasiono ningún coste, como ocurrió en los de la zona de Jabugo y en la de Alcázar de San Juan.

Dª Silvia García pregunta sobre si se va a comunicar a la OTIF sobre los dos accidentes de mercancías peligrosas. D. Enrique Espiago contesta en su momento se enviará el informe de los dos accidentes anteriormente mencionados ocurridos, uno en la zona de Jabugo y, el segundo ocurrido a finales de marzo en Alcázar de San Juan.

Punto 5.- Asuntos varios

D. Jesús Soriano quiere informar sobre el Centro Español de Respuestas ante emergencias durante el transporte de mercancías peligrosas y el acuerdo firmado entre ADIF y FEIQUE. El grupo de empresas más importante de FEIQUE desde hace varios años tiene un teléfono de emergencias en caso de accidente durante el transporte de mercancías peligrosas, a disposición de las autoridades competentes en la intervención. Este teléfono opera con operarios de la Dirección General de Protección Civil para los accidentes de mercancías peligrosas terrestre y, su asociación ha valorado que ADIF debido a la responsabilidad y la importancia que tiene la gestión de accidentes ferroviarios de mercancías peligrosas, así va a tener acceso a los teléfonos de emergencia de las plantas químicas ,donde cada compañía que se ha declarado competente en el conocimiento de las consecuencias de una mercancía peligrosa que ha sufrido un accidente, podrá aportar conocimientos técnicos, podrá personarse en el lugar del siniestro cuando sea requerido por la autoridad competente, y puede ser ADIF, o un Jefe de Bomberos para que se haga cargo de la intervención. Este teléfono de la industria química para las autoridades se facilita a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias perteneciente al Ministerio del Interior, a ADIF, y a Salvamento Marítimo, para los accidentes en el de mercancías peligrosas en el mar, en el caso de SASEMAR, y con ADIF, que sería la tercera autoridad que tiene acceso a esta base de datos, es decir este sistema de localización de técnicos competentes en el caso de accidente de mercancías peligrosas. Se está en contacto con la Dirección General de Protección Civil

de ADIF para que estos teléfonos se incluyan en los protocolos de respuesta en caso de accidente con mercancías peligrosas

Dª Silvia García pregunta si cualquier interesado puede acudir a alguna de las autoridades antes mencionadas para que este protocolo entre en funcionamiento.

D. Jesús Soriano contesta que actualmente hay dos autoridades públicas que tienen acceso a la base de datos, Salvamento Marítimo y la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior y muy pronto FEIQUE va a dar acceso a ADIF para que en caso de accidente de mercancía peligrosa en la red de interés general, ADIF pueda recabar información o pueda instar y pedir que un técnico de industria vaya al lugar del siniestro.

Dª Silvia García aclara que esto es supletorio a lo que ya está funcionando, y pregunta si quiere que conste algún teléfono en el acta.

D. Jesús Soriano contesta que no, que el teléfono se encuentra en la página Web de la Dirección General de Protección Civil. Es un teléfono al que solo pueden llamar las autoridades y no los particulares.

Dª Silvia García informa que desde esta Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas se está poniendo en marcha un sistema de información de toda las publicaciones de normativa de transporte de mercancía peligrosa. Se informa desde las publicaciones del RID, ADR, IMDG, ISMBC, Instrucciones Técnicas, de los acuerdos multilaterales firmados por España, la publicación por UNECE del Libro Naranja, es decir todo aquello relacionado con esta materia que pueda interesar a las personas que trabajan en este campo. Todos los miembros de todas las subcomisiones van a ser dados de alta en este sistema, y todos los correos que se mandaban de todo lo relacionado con normativa se enviaran a todas las subcomisiones y los temas específicos de cada subcomisión se enviaran únicamente a los miembros de la misma. A todas las personas que deseen recibir esta información tendrán que mandar un correo electrónico a la siguiente dirección: mercancías.peligrosas@fomento.es. Los miembros de las subcomisión automáticamente serán dados de alta. Se mandará un correo electrónico a los que integran las subcomisiones por si alguien no quisiera lo comunique para no ser incluido.

También se podrá encontrar la normativa en la página web de esta Comisión, y anuncia que la próxima reunión se celebrara sobre la segunda semana de septiembre.

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 11:05 horas, del día trece de mayo de dos mil catorce.

Madrid, 13 de mayo de 2014

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