ACTA DE LA REUNIÓN DE 12 DE NOVIEMBRE 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. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D. Víctor Carrasco Gil, de RENFE

D. Ignacio Hernández, de RENFE

D. Oscar Lázaro Seco, de TRANSFESA

Dª Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Carlos Omaña Pozo, de FAPROVE.

D. José Ignacio Trujillo Fernández, de RENFE.

D. José Márquez Bejarano, de ADIF

D. Miguel Romera Velázquez, de ADIF

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

Secretaria:

Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

En Madrid, a las 10:00 horas del día 12 de noviembre 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 Ferrocarril celebrada el día 10 de septiembre de 2014, y al no haber objeciones a la misma, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del Grupo de Expertos del RID que se va a celebrar en Madrid del 17 al 21 de noviembre.

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 17.- Presentado por Suecia. Es una consulta en relación con la carga y descarga de los vehículos de carretera. Se plantea si cargar un vehículo de carretera con mercancías peligrosas sobre el tren es una carga de mercancías peligrosas o no. Señalan las diferencias que hay entre los tres sitios donde se específica algo relacionado con la carga que es en el apartado 1.2.1., en las definiciones, donde se define el cargador/descargador, 1.4.3.1 donde se define las funciones y en el capítulo 7.5. Solamente en el capítulo 7.5 se incluye expresamente el vehículo de carreteras.

Suecia hace una propuesta de cómo incluir en todos los sitios los mismos conceptos bajo carga y descarga, proponiendo incorporar el vehículo de carretera también en las definiciones del 1.2.1. y en 1.4.3.1. y 7.5.1.2. incorporar los conceptos de las definiciones que no vienen recogidos hasta ahora.

D. Jesús Soriano comenta que su asociación es favorable a la modificación, entienden que la fase de intermodalidad tiene que estar bien cubierta en el RID y la argumentación de Suecia le parece correcta y está de acuerdo con ella.

D. José Ignacio Trujillo también están conforme con el documento de Suecia.

A Dª Victoria Parra el documento le parece correcto. Y, pregunta por qué en el capítulo 7.5. aparece una nota en la que dice *"a los efectos de la presente sección…"* y a continuación aparece la segunda parte de la definición de cargador que viene en el apartado 1.2.1.

Los asistentes intentan aclarar el origen y el alcance de esa nota, indicándose que este punto sin duda será un punto a debatir en la reunión del RID de la semana siguiente.

DOCUMENTO 18. Presentado por Alemania. Es el informe de un accidente que ha habido en Alemania, este mismo informe de accidente ya se remitió como un documento informal en la reunión anterior, pero por falta de tiempo no se vio, ahora se vuelve a remitir como documento formal.

Es un documento en el cual se carga un semirremolque, se produce un accidente mientras que se carga porque se golpea a unas válvulas existentes. Alemania plantea que si los países piensan que es necesario tomar algún tipo de medias al respecto o no.

D. José Ignacio Trujillo dice que este tema ya se trató en la subcomisión del 13 de mayo, lo que tienen que decir es que no consideran que las características del vagón fueran las causantes de este tipo de sucesos y lo asimilan más a un fallo puntual en el proceso de carga. Lo que se debería de tener en este caso sería una especie de protocolo preestablecido de como efectuar la carga en este tipo de vagones, pero nada más. De hecho se hacen cargas de este tipo en la zona de Irún, que es una zona de bastante viento y no han tenido nunca ningún tipo de incidencias con la carga de estos vagones

DOCUMENTO 19. Presentado por Suecia. Propone introducir en el RID el requerimiento de que al maquinista se le diga dónde están las mercancías peligrosas que transporta, dado que en la normativa europea ya está recogido este punto. Hay dos documentos informales que están relacionados con este documento.

DOCUMENTO INFORMAL 2. Presentado por Rusia. Se refiere al mismo tema, pero desde un aspecto diferente. El CTIF, Consejo para el Transporte por Ferrocarril, tiene recomendaciones para que entre otras cosas se indique dónde están las mercancías peligrosas en cada tren, no están basadas ni en los números ONU, ni en la clasificación de peligro de las recomendaciones modelo. Rusia plantea que está anticuado. No propone abolirlas ni remodelarlas, solo llama la atención sobre estas guías existentes.

DOCUMENTO INFORMAL 5. Presentado por la UIC. Indica que a partir de enero del 2015 va a entrar en vigor su guía 472 e indica que esta guía recoge lo relacionado con indicarle la posición de las mercancías peligrosas al maquinista, se ofrece junto con Suecia y Rusia elaborar una propuesta sobre esta temática para la próxima reunión

D. José Ignacio Trujillo comenta que se posiciona con lo que dice el Documento Informal 5 de la UIC, donde viene recogido la forma que en España se viene trabajando. Además lo impone el administrador de la infraestructura, el maquinista es conocedor del lugar donde lleva las mercancías peligrosas y que tipo de peligros es, además se pone en el boletín de circulación y frenado que le tiene que acompañar durante todo el recorrido.

Dª Victoria Parra indica que, con respecto a este documento, efectivamente como dice D. José Ignacio Trujillo hay una aplicación informática en donde se transmite esta información y muchas más, entre la empresa ferroviaria y el administrador de la infraestructura. Y entre ellos se indica, cuándo hay un transporte de mercancías peligrosas, la identificación del vagón, que se identifica con su número de UIC, la mercancías se

identifica si es peligrosa o no y, si lo es, se identifica con el número de ONU y dentro de la composición el lugar de los vagones de los contenedores que llevan mercancía peligrosa.

Efectivamente se viene haciendo esto por un acuerdo que hay entre la empresa ferroviaria y el administrador, pero lógicamente, aun siendo así, piensa que lo más conveniente es que la obligación venga indicado en el RID, partiendo de la base de que esto en la administración española se está haciendo, pero lo lógico es que venga respaldado por una norma introducida en el apartado más adecuado del RID.

D. Jesús Soriano quiere hacer un apunte. Indica que hay que pensar también en los convoys que vienen en el transporte internacional desde los pasos fronterizos de Francia. Cree que sería conveniente que en el RID viniera indicado esta propuesta pensando en los transportes internacionales.

DOCUMENTO 20. Presentado por Austria. Propone una modificación en relación con el apartado 7.5.3. que específica las distancias mínimas que tienen que separar los vagones que contienen explosivos y proponen especificar que no solamente sean vagones y contenedores sino que también sean vagones, contenedores o cualquier otro tipo de elemento que pueda contener un explosivo.

DOCUMENTO INFORMAL 10. Presentado por Dinamarca. Propone que no se haga esta prescripción en relación con el llevar en el contenido de explosivos, sino que venga relacionado con la marca correspondiente, no con el hecho de llevar explosivos.

Dª Silvia García dice que estos dos documentos los ha consultado con los responsables de explosivos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y han contestado que están conforme con ellos.

DOCUMENTO 23. Presentado por Italia. Ya fue presentado un documento en la última reunión, pero no dio tiempo a discutirlo. Es un documento que está dirigido a introducir las listas de comprobaciones de hacer para todos los que intervienen en el manejo de materias peligrosas en el RID, no se discutió por falta de tiempo, pero si se le hizo llegar una serie de comentarios por escrito por parte de diversos países. Italia ha presentado este nuevo documento como una alternativa, lo que propone en este documento es introducir unas guías parecidas a las ya existentes para líquidos, incluirlas también para gases. Estas guías, de momento, son de CEFIC y se encuentran en la página de la OTIF y propone que estas guías se requieran que sean obligatorias y que tienen que venir rubricadas por los operarios correspondientes que realizan las comprobaciones.

DOCUMENTO INFORMAL 6. Presentado por la UIC. Documento bastante desarrollado indicando toda una serie de argumentos de porque no le parece una respuesta razonable.

D. Jesús Soriano indica que desde su asociación sabe que hay un documento informal de CECIF, que no sabe si esta subido a la web, relativo a esta propuesta. En ese documento se justifica la no conformidad con la propuesta italiana de que se abarque a los gases ya que hay una cláusula del RID 4.3.3.4 que tiene tres subsecciones donde se habla de las disposiciones de grado de llenado carga/descarga de los gases licuados, es decir ya está contemplado .

Y en relación con la propuesta de que haya un registro documental con un responsable físico, que es la persona que lleva a cabo la carga y descarga, le parece una propuesta singular, ya que en el sentido de que en el RID ya hay unas obligaciones en el capítulo 5.4. y en otros capítulos sobre los procedimientos que tiene que aplicar llenador, cargador, descargador que son figuras empresariales, no responsables físicos. Cree que las responsabilidades están explicitas y crear más seguridad, siempre está bien, lo que ocurre es que en el documento italiano tampoco ha visto que haya una la ganancia en seguridad, considerando la carga burocrática, la efectividad y beneficio de esta medida.

Desde FEIQUE apoyan el documento de CECIF y están de acuerdo con lo que dice UIC.

Dª Silvia García dice le agradecería que le enviara el documento al que se ha referido, aunque antes o después aparecerá en la web.

D. José Ignacio Trujillo dice que no conoce el documento de la CECIF al que se ha referido, pero después de oír a D. Jesús Soriano están de acuerdo. Y también con documento de la UIC, que ya se ha comentado con anterioridad, porque Italia viene tratando sobre este tema desde el accidente de Viareggio y en los foros donde

participa de UIC ya se ha considerado más que suficiente en la parte en que el transportista corresponde con lo que ya se establece en el punto de 4 7.1.3., cualquier cosa a mayores son más costes que tampoco redundan en beneficio de la seguridad.

Punto 4.- Otros asuntos

D. Enrique Espiago quiere señalar dos puntos que en la reunión anterior del RID que no dio tiempo a ver y que se pueden ver en esta reunión, que son las entidades encargadas de mantenimiento y su introducción en el RID, el estudio lo está haciendo la ERA y la UIC. El segundo punto se refiere a los topes anticrash, Suiza sigue interesada en este tema, en principio los quieren poner a todos los vagones que lleven materias peligrosas. Los propietarios de los vagones siguen diciendo que el coste de esto es elevado de entre 3.000 y 6000 € por vagón. El estudio que iba a hacer Holanda lo ha terminado y entregado, ellos dicen que no es mucho coste por vagón.

D. Carlos Mañas opina que sobre este tema ya se habló en una reunión pasada de la Subcomisión, y ya se comentó el coste por vagón del montaje de los topes, pero hay que tener en cuenta otros aspectos como pueden ser el traslado de los vagones a los talleres, vagones que salen del tráfico, cambios de planes de mantenimiento. Supone un gran cambio que no conlleva un incremento tan excesivo en la seguridad.

Dª Silvia García dice que otro tema que también se puede tratar es que hace unas semanas se celebró un grupo de trabajo sobre los detectores de descarrilamiento y seguramente nos harán llegar las conclusiones a las que llegaron.

El representante de FEIQUE le ha indicado que desea plantear un tema para lo cual le cede la palabra a D. Jesús Soriano. Este dice que, como miembro del Consejo General de Transporte ha recibido un borrador de un proyecto de orden ministerial sobre las condiciones para la obtención de títulos habilitantes que permitan el ejercicio para las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, desde su asociación han analizado esta propuesta de reforma, como en su día analizaron la primera aprobación de las condiciones de los títulos habilitantes y, aunque no es una normativa específica para mercancías peligrosas, entienden que, con la normativa de la mercancía peligrosa RID y el Real Decreto 412/2001, hay una duplicidad de requisitos para los intervinientes en los agentes implicados en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Por ello enviarán una propuesta de modificación de esta orden ministerial, pero quería dejar constancia en la Subcomisión que este tipo de normativas, si no están alineadas a nivel internacional y del espacio único ferroviario europeo, crean duplicidad y carga administrativa y quería dejar constancia de ello.

Dª Silvia García dice que como es una normativa que en principio no es relativa al transporte de mercancías peligrosas, se escapa un poco del rango de actuación de esta Subcomisión.

D. Luis del Prado dice que es conocedor de la redacción que tiene la citada orden, aunque él no ha participado en la misma, pero es consciente de que el equipo que la ha redactado ha mantenido muchas reuniones con el sector. Lo que la orden pretende es cubrir la necesidad de que haya alguien responsable de que se aplican los procedimientos para que la carga esté bien colocada desde el punto de vista ferroviario, cuyos requisitos son diferentes de los de la legislación de mercancías peligrosas.

De las conversaciones mantenidas con el sector se ha decidido incluir modificaciones en la figura del cargador, en cuanto a aligerar los requisitos para acceder a la habilitación.

D. Jesús Soriano dice que no va entrar en el contenido al ser muy extenso, a ellos les preocupa la seguridad real de las operaciones y no entiende porque si se tiene un RID con 1000 páginas y que cada dos años se cambia, que existe una normativa de consejero de seguridad de mercancías peligrosas por ferrocarril desde hace mucho tiempo y también una extensa normativa de prevención de riesgos laborales, normas de seguridad industrial, hay que cumplir todas las normas y todas las leye,s pero también se quiere potenciar el transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril porque entiende que es más seguro. Toda la carga burocrática que no esté justificada y no tiene valoración coste/ beneficio, entiende que no procede. Aunque no son los más afectado por ello, hay más agentes afectados pero si entiende la posición que han tenido los propietarios de vagones, transportistas. Nos transmiten que es un obstáculo para el transporte ferroviario, eso es lo que les preocupa.

También quiere preguntar por en que punto de su tramitación está el texto de la modificación del Real Decreto 412/2001.

D. Luis del Prado contesta que se agradece todos los comentarios que se han recibido del citado texto y los han leído con atención, algunos se han tenido en cuenta y otros no, les ha ayudado a elaborar una versión nueva y tienen la intención dar el impulso definitivo y sacarla para su tramitación en este mes.

Dª Silvia García recuerda que durante su tramitación no se volverá a consultar a esta Subcomisión sobre el texto pero si se volverán a realizar las consultas pertinentes prescritas por el proceso legislativo. Resalta que no se han podido tener en consideración todos los comentarios que se han hecho, porque había algunos que eran contradictorios entre si.

Punto 5.- Fecha de la siguiente reunión.

Dª Silvia García comunica que la fecha de la próxima reunión será en torno a mediados de marzo.

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 doce de noviembre de dos mil catorce.

Madrid, 12 de noviembre 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