

### **3. DESCRIPCIÓN DEL SUCESO**

#### **3.1 Distribución por tipo de unidad de transporte**

Durante los años 2001 y 2002 continúa la misma tendencia de los años precedentes en cuanto a distribución de los accidentes por tipo de unidades de transporte. En ambos años el mayor porcentaje en el transporte por carretera corresponde a los vehículos cisterna con más del 70%, (78 accidentes) en el 2001 y del 76% (91 accidentes) en el 2002, los vehículos caja se vieron implicados en 24 ocasiones (22%) en el año 2001 y en 25 ocasiones (21%) en el año 2002.

En el caso del transporte por ferrocarril, el tipo de unidad de transporte que tiene un mayor índice de accidentabilidad es el vagón-cisterna con el 83 % y el 57 % durante el 2001 y el 2002 respectivamente, frente al contenedor-cisterna con el 17 % y el 43 % para los mismos años .

En el transporte por carretera periodo 1997-2002, un total de 532 accidentes (78%) afectaron principalmente a cisternas, frente a los 120 accidentes (18%) sufridos por los denominados camiones-caja.

En cuanto a los ocurridos en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, decir que, durante el periodo estudiado, se vieron involucrados vagones-cisterna en 61 accidentes (69%) y contenedores-cisterna en 21 accidentes (24%).

#### **3.2 Distribución por tipo de accidente**

De acuerdo a la Directriz Básica los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, se clasifican en los siguientes tipos:

##### **TIPO 1:**

Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.

Debemos resaltar que hemos considerado del Tipo 1, aquellos accidentes en los que ha habido un choque pero que ni la mercancía ni su continente han sufrido desperfectos .

**TIPO 2:**

Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.

**TIPO 3:**

Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.

**TIPO 4:**

Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.

**TIPO 5:**

Explosión del contenido destruyendo el continente.

Como ya se indicó en el capítulo I, no se han tenido en cuenta los accidentes clasificados como tipo 1, excepto si la avería se debió a una fuga que entonces se ha reclasificado el accidente en tipo 3, por ser accidentes en los que ni la mercancía ni su continente han sufrido desperfecto.

En el año 2001, la mayoría de los accidentes notificados se clasificaron como de tipo 3 (62%), seguido de tipo 2 (34 %) y por último el tipo 4 (3%), No se notificó ningún accidente de tipo 5.

Durante el año 2002 la mayor frecuencia de accidentes correspondió al tipo 3 con un 54%, después al tipo 2 con un 38% y el tipo 4 un 7%, tampoco en este año se ha notificado ningún accidente de tipo 5.

En el período 1997-2002, no se conoce ningún accidente de tipo 5 y tan solo 37 accidentes han ocurrido de tipo 4 (5%). Por consiguiente, la gran mayoría de los accidentes se reparten entre los tipos 3 y 2 (52% y 43% respectivamente). El hecho de que el tipo 3 sea mas frecuente que el tipo 2 se debe a que cualquier fuga del contenido, por pequeña que sea e incluso cuando es debida a una avería en una válvula, se ha considerado tipo 3

Durante el periodo 1997-2002 los accidentes de tipo 3 superaron a los de tipo 2, excepto en el año 2000.