

ACTA DE LA REUNIÓN DE 17 DE MARZO DE 2015
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

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

Asisten:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D^a Nuria Román Bernet, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

D. José Ignacio Sánchez Carazo, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo

D. Carlos Martínez López, del Ministerio del Interior.

D^a Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad Servicios Sociales e Igualdad

D. Miguel López de la Vieja, del Ministerio de Defensa.

D^a M^a Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid

D^a. Ainhoa Larroya Molero, de la Diputación General de Aragón.

En Madrid, a las 10:30 horas del día 17 de Marzo de 2015, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D^a Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

D^a Silvia García Wolfrum da la bienvenida a D. Eduardo Gómez por volver a asistir a esta Subcomisión después de haberse incorporado de nuevo al trabajo. Añade que dentro de la Dirección General de Transportes Terrestres la configuración va a ser como antes el Jefe de Servicio para el transporte de mercancías peligrosas por carretera D. Eduardo Gómez y trabajando con el D. Marcos Orihuel Arroyo.

Indica que se ha invitado a los asistentes de la reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril que se acaba de celebrar en esta misma sala a asistir a esta reunión.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia García Wolfrum pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión, y al no haber ninguna objeción al mismo queda aprobado.

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

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 17 de diciembre de 2014, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. FEIQUE ha enviado dos comentarios sobre dos erratas que se han cometido al transcribir la página web buscador de lavaderos de cisternas, y de un correo electrónico del Servicio de Carreteras de Cataluña, los dos se han corregido.

Al no haber más objeciones, queda aprobada la citada Acta.



D. Fausto Morell Vivo, de la Comunidad Autónoma de Baleares.

D^a Vanesa Aranda López, Junta de Castilla La Mancha

D. José Antonio Lázaro Sáez, de la Junta de Castilla y León.

D. Florentino Calvo Romero, del Gobierno de la Rioja.

D^a Inés Cardenal Gortázar, de AOP

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D. Eduardo García López, de AECOS.

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL

D. Andrés Herbada Esteban, de GRUPO TCS

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Antonio Ferrando Enguix, de Petrolifera Transporte SAU

D. José Luis Mañas Lahoz, de SEGUCONSULT.

D. Jorge Mérida Lozano, de Asociación de Fabricantes de Gases

D. Esteban Pajares, Asociación Española de Operaciones de Gases Licuados del Petróleo

D. José Antonio Rodríguez Gil, de CONSEGUR,S.L.

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. Julián Ferrando, de AECOS

D^a M^a Cristina Diez Sedano, de CONSESUR

D^a Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. José Márquez Bejarano, de ADIF

D. José Trujillo Fernández, de RENFE MERCANCIAS

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta RID/ADR; a celebrar en Berna del 22 al 27 de marzo de 2015.

D^a Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión Conjunta RID/ADR, que se va a celebrar en Berna del 22 al 27 de marzo de 2015. En primer lugar se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

De los documentos que se han presentado se relacionan a continuación aquellos en los que se hicieron comentarios por parte de los presentes.

DOCUMENTO 1. Presentado por Rumanía. Armonización de la instrucciones escritas RID/ADR/ADN. Estas instrucciones, en su formato actual, se aprobaron en el seno del ADR y han sido retomadas por el RID y por el ADN, con modificaciones. El tema está en ver si estas modificaciones se pueden eliminar, haciendo que las instrucciones escritas sean homogéneas para todos o si es necesario mantener unas ciertas diferencias. En el texto que han presentado hacen una serie de preguntas, con respecto a que aspectos se podrían homogeneizar y los que no.

D. Fernando Fernández dice, en relación con el título de las instrucciones escritas, que en el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, aparece el término incidente y se refiere a cuando no permita continuar la marcha, por ello estaría más a favor de la terminología usada en ADN.

D^a Silvia García comenta que para el sector del ferrocarril es importante la palabra incidente, con la palabra accidente todo el mundo la usa y está de acuerdo. Para el FFCC por su regulación propia necesitan la palabra incidente. La pregunta sería a la inversa en carreteras se necesita la palabra emergencia.

D. Fernando Fernández dice que como en carretera accidente o incidente que impida continuar la marcha, lo que tenemos aquí, habría que añadir incidente para ser más homogéneo. En el caso de querer utilizar lo del RID no le parece mal, se complementa con lo que ya tenemos.

D^a. Silvia García Wolfrum indica que entonces se podría hablar de incidente o accidente para todos los casos.

En otra cuestión plantea una contradicción entre el punto g de la propuesta entre el punto 5.4.3.4 donde dice que las instrucciones escritas no se cambien y la Nota 2 de la pág 3 de las Instrucciones escritas, que dice que en la columna 3 se puede modificar y se pueden añadir aclaraciones. Es



Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

D. Antonio Tascón Fernández, de HENKER IBERICA,S.A.

una contradicción que habría que resolver.

Le parece más coherente que las instrucciones escritas sean las mismas en todos los casos.

También hay pequeñas diferencias en los textos de la columna 2, entiende que estas diferencias no son significativas, son más bien de tipo editorial y se van a intentar homogeneizar.

Existen unos aspectos específicos para el ADR, pregunta que si el tamaño de las palas que hay que llevar en los vehículos es realmente importante, de momento no hay nada dicho en el ADR. La cuestión está en que si vemos la necesidad de poner algo con respecto a este tema.

D. Fernando Fernández comenta que hay vehículos que la pala que llevan no es la adecuada en cuanto a tamaño y a material, y en teoría como no hay nada escrito en el ADR cualquier pala que se lleve tendría que ser válida. Sería útil que en esta cuestión el ADR fuera más específico.

D. Eduardo Gómez dice que antes de empezar su intervención quiere dar la gracias a todos por la buena acogida que ha tenido después de su incorporación. Con respecto al documento es contrario a mostrar cualquier tipo de medida, material, etc. al no haber ninguna norma que diga algo al respecto. A su entender es complicar la normativa aún más. Cada uno tiene que ser consciente de determinar en sus empresas el equipamiento que tiene que llevar cada uno y, del material y medidas del mismo, por tanto es partidario de dejar la redacción actual. Hay que tener en cuenta que en caso de accidente la tripulación tiene prohibido actuar sobre la materia transportada, todo esto a lo que nos estamos refiriendo huelga porque no se puede utilizar.

D^a. Silvia García dice que si nos pusiéramos a definir lo que hay que pedir sería una compatibilidad entre el material de la pala y el material transportado, lo que implicaría que cada vez que se viaja habría que ver lo que se transporta y la pala que se lleva, con lo cual se tendrían que tener varias palas.

DOCUMENTO 3. Propuesto por OTIF. Es una propuesta relacionada con el grado de llenado, y viene del mundo del ferrocarril, donde en la última reunión del RID, Rusia presentó un documento en el que exponían que a ellos les sobraba mucha temperatura de referencia que se toma para calcular el grado de llenado, la temperatura es de 50^o uniformemente estipulada para todos. Proponen que la autoridad competente lo fije para cada país, o para cada sustancia. Lo que piden es que lo pueda fijar la autoridad competente en lugar de que sea un criterio único.

DOCUMENTO INFORMAL 22. Propuesto por Rusia, complementa y apoya el documento anterior.

A D. Eduardo Gómez esta propuesta le parece fuera de lugar, porque si cada país va a fijar una temperatura de referencia, en el caso de los transportes internacionales, se va a tener que ir cambiando el grado de llenado según lo países por los que se vaya pasando. Se opone radicalmente a la propuesta de Rusia y propone dejar la temperatura de referencia de 50^a, como está ahora.

DOCUMENTO 4. Presentado por la EIGA. En él se hace referencia al Acuerdo multilateral M-237, que España no ha firmado, en relación con el uso y devolución en vacío de las botellas DoT.

En este momento, hay un acuerdo multilateral que permite el uso y la devolución en vacío de botellas tipo DoT, certificadas por Estados Unidos. Este acuerdo multilateral se ha renovado tres o cuatro veces está firmado por quince países, España no ha firmado. Lo que se propone es que en vez de renovar este acuerdo multilateral quieren incorporarlo directamente en el texto del ADR y RID con una disposición transitoria hasta el 2030, no aceptar estas botellas como del ADR/RID pero si incorporarlas mediante la disposición transitoria y aceptar solamente las botellas fabricadas antes del 2011. En el 2030, cuando esta transitoria caduque, todas las



botellas tendrían más de 19 años y, es de suponer que en ese período se podría haber pensado en pasar de botellas DoT a botellas UN y, se podría haber resuelto el problema.

D. Jorge Mérida dice que es un viejo problema que se ha defendido aquí en la Subcomisión por parte de su asociación. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo no ha sido partidario de esta posibilidad de manera que en España hay ahora una regulación que no está en línea con lo que buscan los otros países europeos, ya que hay que hacer una serie de controles en la entrada, salida y reexpedición, cuando la única diferencia es que lo que se permite con este acuerdo es transportar la botella desde el barco donde llega al sitio donde está quien lo ha importado para reexpedirlo al cliente final, por tanto, no se va a rellenar esa botella.

Desde su asociación entienden que es un problema real, al ser productos que solo se fabrican en Estados Unidos y en Canadá que jamás se van a fabricar en Europa, debido a las patentes, el número de botellas es menor, y todos los países europeos con empresas de tecnología como pueden ser Alemania, Francia, Portugal que han firmado el acuerdo multilateral, y han dejado muy solos a España, con un proceso muy caro y complejo, cuando en el resto de Europa se está haciendo con toda normalidad. Desde esta asociación se apoya plenamente el incorporarlo al ADR y así normalizar esta situación.

D^a Silvia García dice que efectivamente, aunque hoy no asiste por parte del Ministerio de Industria, Energía y Turismo responsable de los recipientes a presión, pero la postura del citado Departamento no ha cambiado. Su justificación es que cree que está hablando de un caso muy particular, que son las botellas que vienen a bordo de barcos y aviones, que se corresponde con otro acuerdo multilateral, este es el caso de todas las botellas con certificado DoT. Una botella DoT no necesariamente tiene que estar ni hecha, ni rellena, ni inspeccionada en Estados Unidos. Este tipo de botella puede incluso estar hecha en China con instrucciones de Estados Unidos, no tiene que pasar las inspecciones periódicas, es una botella de la que no se tiene demasiada información. A priori, lo que desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo se quiere es que las botellas tengan un marcado CEE o PI.

Para D. Jorge Mérida el planteamiento del Ministerio es un error de principio, estas botellas no vienen descontroladas, las botellas aunque se fabrican en China se importan desde un fabricante de producto estadounidense o canadiense para su uso interno en España. El gasista es su importador, las trae y se las lleva a sus clientes, y eso el ADR permite que venga en un barco y se monten en un camión, y llegue hasta el cliente, se use y vuelva al barco y a Estados Unidos. Nosotros no recibimos esa botella, el ADR no nos lo permite. Lo que dice el acuerdo multilateral y lo que se propone desde la asociación de fabricantes es que esa botella puede ir desde el barco al centro de redistribución, al importador y, de ahí al cliente, vuelve al importador y, de ahí al barco. Son gases de alta pureza, relacionados con la industria electrónica y solo se fabrican en los países ya indicados, y son muy poquitos fabricantes y, muy poquitos consumidores. Otra cosa distinta, ya aprobada, son las botellas de los barcos y, los aviones que se usan en los mismos que tienen una disposición especial que las ampara, pero hablamos de cosas distintas.

D^a Silvia García dice que él está hablando de unos productos concretos, pero ni el acuerdo multilateral ni la propuesta hablan de productos concretos, habla de un tipo de botella que puede ser utilizado para lo que se quiera.

D. Jorge Mérida indica que en el documento no se habla de productos en concreto, sino de las utilidades para esos gases que es lo que realmente importa, porque los gases normales fabricados en Europa se llevan en botellas marcadas PI. El problema es que el mercado no ha incorporado la botella UN al no ser aceptada por los americanos. Ahora te puedes encontrar botellas marcadas UN, PI y DoT, que es muy cara, al tener que pasar por tres homologaciones.

D^a Nuria Román dice que la posición del Ministerio de Industria, Energía y Turismo es mantener la coherencia con la no firma del acuerdo multilateral y su justificación es si España no es firmante del acuerdo multilateral es que será porque no tenemos necesidad en España de importar esas botellas, por ese motivo no estamos a favor de que se incorpore esta disposición transitoria al ADR. Con referencia a la postura que, está poniendo sobre la mesa, la Asociación de Fabricantes de Gases cree conveniente que se traslade al responsable del tema en su Departamento las reflexiones que se están haciendo en esta reunión, y así confirmar su postura o, si lo cree conveniente cambiarla.



DOCUMENTO 6. Presentada por Suecia que ha quedado modificada por el DOCUMENTO INFORMAL 21. Esta propuesta fija las obligaciones del cargador y descargador de manera homogénea en todas las partes. En la última reunión del RID se habló de este tema y se empezaron a comparar los textos de los Capítulos 1 y 2, definiciones, 1.4 obligaciones y en el 7.5 que es la carga y descarga. Se observó que los continentes a los que se hacía referencia no eran los mismos siempre. Básicamente la propuesta sueca es ser coherente y referirse siempre al mismo tipo de continentes y repetir las mismas palabras en los mismos sitios cuando se hace referencia a lo mismo.

En la reunión de la Subcomisión de Ferrocarriles nos han comunicado ya una diferencia que hay entre la propuesta que hay para el punto 1.4.3.1.1 c) con respecto del 1.2.1. falta las mercancías peligrosas en bultos, se analizara con detalle y las conclusiones a las que lleguemos se enviarán a los suecos.

Para D. José Antonio Rodríguez una de las cosas que se podría verificar en su momento es la utilización de términos similares cuando se habla de elementos de contención, cuando se habla de las distintas obligaciones. El término contenedor no siempre tiene el mismo significado cuando se utiliza, no sabe si puede ser por lagunas en su traducción, muchas veces no se sabe hasta donde se puede llegar con este término.

D^a Silvia Garcia dice que se puede mirar pero que agradecería su ayuda para indicarle donde se utiliza este término con significado distinto. No cree que sea problema de la traducción al castellano piensa que más bien su origen puede estar en el inglés y en el francés.

DOCUMENTO 7. Presentado por España. En el RID España ha presentado una propuesta referente al cargador y al descargador que destaca la diferencia que existente entre las definiciones en el 1.2.1 y, la nota existente en el 7.5, donde aclara lo que se considera carga y descarga para el capítulo 7 concretamente. En la nota no están contenidos los mismos elementos del 1.2.1. que tiene una definición muy cuidada de lo que es cargador y descargador. España pretende que aclarar porque esta nota está aquí, piensa que se trata de un tema histórico o, de lo contrario, si es una diferencia de significado que se quiere mantener. Espera que aclaren las dudas en la reunión y el texto quede más claro.

D. Jesús Soriano quiere comentar los documentos conjuntamente de Suecia y de España y empieza haciendo una revisión histórica para saber de dónde viene este problema, explica que cuando se pasó del ADR2011 al ADR 2013 se hizo una definición nueva de cargador/descargador y también definió como cargador/descargador a aquella empresa que coloca contenedor en una plataforma de vagón o que lo remueve de una plataforma de vagón. Hasta el ADR 2011 aquella entidad o empresa que removía un contenedor de una plataforma de un vagón tenía que cumplir el capítulo 7.5 porque aquí sí que se menciona que las terminales carretera ferrocarril tenían que cumplir del ADR solamente ese capítulo 7.5. En el ADR 2013 como el cargador ya se incluía aquella empresa que carga y descarga un contenedor y no se eliminó la nota del capítulo 7.5 que marcaba la diferencia que había entre definición del cargador en el 1.4. y la definición de cargador en el 7.5. Aquellas empresas que solamente cargaban o descargaban contenedores, previamente arrumados por el expedidor o por el cargador solamente les aplicaba el capítulo 7.5, opina que de ahí viene todo el problema.

D^a Silvia García dice que está totalmente de acuerdo con D. Jesús Soriano, y que la propuesta parte de la nota que se introdujo en el 2007. Las definiciones se han incorporado en el 1.2.1 en el 2011, y la nota ya estaba previamente y básicamente es que no se ha revisado si esta nota hacía falta mantenerla o no. Esperamos que con esta propuesta se vea si es o no necesario mantenerla ahí.

DOCUMENTO 9. Presentado por Suiza. Relativa al transporte de sustancias infecciosas. Suiza destaca dos puntos, uno de ellos es que se arrastra un error editorial desde una modificación del Libro Naranja de hace unos años, propone modificar ese error editorial. También abre el debate la necesidad de que los embalajes necesarios para transportar sustancias infecciosas de categoría B necesiten el marcado UN o no, los de categoría A si lo necesitan y para el número ONU de materias de desechos clínicos, 3291, si se requiere, cuando a priori sería un número ONU que tendría un peligro algo más reducido. Suiza quiere saber la idea del grupo y en función de ello ponerse a trabajar en el texto.

D. Raúl Moreno cree que sería interesante que esos embalajes tuvieran que pasar unas pruebas de homologación, una inspección por parte de una OCA, etc al igual que otros embalajes para sustancias infecciosas. Hasta ahora no había que pasarla, pero les ha llegado información de alguna de sus empresas que sí realizan esos ensayos que hay empresas que no lo hacen, o no cumplen exactamente lo que marca la



instrucción de embalaje 650. Opina que esta diferencia entre empresas se podría evitar imponiendo la obligación de una homologación para ese tipo de sustancias.

A D. Eduardo Gómez la propuesta le parece bien pero le da mucho miedo, en el sentido en que actualmente casi todos los envases y embalajes utilizados en medicina no tienen este requisito. Si ahora se les pide, solicitaría una medida transitoria lo suficientemente amplia como para que se puedan seguir utilizando los embalajes que existen actualmente, y que el sector se vaya adecuando al nuevo embalaje, para evitar problema en el sistema de salud español. Si durante la medida transitoria se pueden seguir utilizando hasta que en futuros ADR desaparezca le parece bien, en caso contrario si no hay medida transitoria le parece muy mal por las connotaciones económicas que esto puede traer.

DOCUMENTO 11. Presentado por CEFIC. Propone modificar unas referencias que se hacen a normativa de la Unión Europea, y que quedará obsoleta en Julio del 2015.

D. Jesús Soriano explica que CEFIC ha incorporado un documento informativo adicional, que se basa en las provisiones que hay a la hora de clasificar mercancía peligrosa de clase 6.1, 8 y peligrosos para el medio ambiente se propone eliminar la referencia a las antiguas directivas de clasificación de sustancias y mezclas, y se propone incorporar los criterios de clasificación de GHS. Para las clases de tóxicos 6.1. lo que propone es que aquellas mercancías peligrosas que no cumplen los criterios de categoría 1,2,3 del GHS en toxicidad oral, dermal y de inhalación no sean consideradas mercancía peligrosa de clase 6.1; también habla sobre los corrosivos y mercancías peligrosas para el medio ambiente acuático. Básicamente lo que se pretende es reemplazar las regulaciones de la Unión Europea por GHS. En el documento formal solamente apuntaba que había que hacer, y el documento informal indica todos los párrafos y el texto que en el ADR/RID proponen eliminar y el que propone incorporar.

DOCUMENTO 17. Propuesto por CEN. Esta propuesta tiene dos partes. La primera es un tema editorial en el que se propone unificar términos, que es cuando se dice en los distintos sitios que si cumples esta norma se considera que también se cumple el ADR, ese término se *considera que*, en inglés, y desconoce si también en francés, se utilizan dos formulaciones distintas simplemente por unificar términos y utilizar siempre la misma. El otro tema sobre el que se llama la atención es que con el texto que hoy está aprobado en ADR y RID sería posible referenciar una norma que en el momento que se introduce, sea parcialmente contraria al RID y al ADR. En el 1.5.1. del ADR dice que las normas que parcialmente contradigan al ADR, las partes que no la contradigan se puede aplicar, quedaría al estudio del usuario el determinar qué partes contradicen al ADR y qué partes no. Es contrario al criterio que se ha mantenido hasta ahora para referenciar normas en el ADR, el criterio que se ha mantenido hasta ahora es que para ser introducida en el ADR o en el RID, en el momento de su introducción tiene que ser compatible con el ADR y con el RID, pero que por un tema lingüístico tal y como se ha formulado, dejaría un resquicio para aprobar normas que sean contrarias para el ADR y el RID. Lo que se propone es reformular esto diciendo expresamente que en el momento en que se referenció la norma dentro del ADR y el RID, la norma era compatible con ambos, y que nadie garantiza que el ADR haya evolucionado, y por ello se tenga que comprobar que no ha habido cambios posteriores en el ADR que convierta a la norma inaplicable, pero no hay que comprobar de raíz si eran o no compatibles.

D^a Silvia García comenta que le ha llegado una sugerencia del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, y proponen introducir las palabras “del ADR” deben predominar.

Al hablar de los requerimientos de dos sitios distintos lo que quieren es dejarlo claro y que no dé lugar a confusión.

D. Fernando Fernández este documento junto con el anterior comentan el mismo problema, pero en sentido contrario. Se está hablando de que en el anterior la norma cambia a una versión nueva y ya no se ajusta al ADR y, en este documento el ADR cambia y, ya no se ajusta a la norma. Lo que habría que hacer es matizar, igual que ahora y decir que de momento la aplicación del ADR cumple esa norma y, hasta que la norma o el ADR se adapten, aunque ya estuviera derogada se tendría que seguir cumpliendo la norma.

D^a Silvia García cree que en este momento independientemente que lo que este escrito hay un criterio claro, la norma que hay que aplicar es la que esta referenciada dentro del ADR, si las hay más nuevas o más antiguas no existen. La cuestión es que cuando se cambia el ADR hay que revisar simultáneamente si las normas



cumplen o ya no cumplen. Por lo general es más ágil el cambio en el ADR que en la norma. Y si cumples la norma tiene que ver si cumples todo el ADR.

DOCUMENTO 19. Propuesto por UIC. Se refiere a las cisternas, las portátiles tienen en este momento un período de moratoria que después de haberle caducado la inspección de tres meses, durante los cuales se pueden utilizar todavía, y se solicita que para cisternas se incorpore el mismo tipo de moratoria, en principio coger lo uno y ampliarlo a lo otro. Lo que no ha comprobado es si el texto de las cisternas proviene del Libro Naranja, que a veces pasa, y las cisternas portátiles es texto RID/ADR, en cuyo caso no se podría tocar.

D. Jorge Mérida dice que aunque en el título aparecen los vagones batería, luego en el texto habla de los vehículos batería ADR, cuya casuística es bastante diferente a la hora del consumo y de cómo se usan con respecto de los vagones batería. En ese caso no estarían de acuerdo en que se pusieran un plazo de los tres meses para poder transportarlos después de la caducidad, sino que se transporta como recipientes normalmente caducados que se transportan independientemente de su período de caducidad. No entienden porque en ferrocarril tiene un sentido temporal prohibir su transporte porque ese vehículo se queda fijo en las instalaciones del cliente hasta que se termina de consumir; es más inseguro llevarlo con producto que sin producto para hacer su retimbrado. En España no existe el concepto de vagones batería; el ferrocarril en gases se utiliza únicamente para el movimiento de contenedores cisterna o vagones cisterna.

Dª Silvia García pregunta si sabe si en otros países existe la misma práctica. D. Jorge Mérida dice que lo que conoce en Europa no ha visto nunca un vagón batería en ninguna de las compañías de sus grupos, siempre han sido vehículos baterías.

DOCUMENTO 20. Presentado por UIC. Se refiere a indicar un marcado con dos placas en los laterales de las cisternas portátiles, de los MEGC y de los contenedores cisternas. Esta propuesta de duplicar el marcado en los dos laterales ha venido del RID, y ha pasado por la Reunión Conjunta y por el Libro Naranja y ahora vuelve a la Reunión Conjunta cuando se ha dicho que no en todos los foros anteriores. También quieren destacar que sería mucho más fácil para la persona que inspecciona que en vez de marcar la fecha con la última inspección se marque la fecha de la siguiente inspección, porque como la periodicidad de las inspecciones depende del tipo de recipiente y también puede depender de lo que contenga hay que pensar un poco para saber la fecha de la siguiente inspección. La propuesta es conjunta pero contiene dos puntos distintos.

D. Fernando Fernández está de acuerdo en cuanto al tema de poner en la placa la fecha de la próxima inspección.

D. Javier de Mauricio recuerda que hay un precedente que es el transporte de mercancías frigoríficas, perecederas o controladas a temperaturas en el cual la placa indica el año de la siguiente inspección, así es mucho más fácil para la inspección, para las autoridades etc..... Los contenedores tienen que llevar dos placas, por un lado está la placa CSC en la cual tienen responsabilidad todos, el fabricante, el país que ha homologado, el propietario del contenedor, el alquilador, el cargador te da información de absolutamente todo. Y otra placa es la relativa a la inspección periódica de esos contenedores

Dª Silvia García dice que sí que parece razonable que aunque esta propuesta se considera interesante, esto se terminará llevando al Subcomité del Libro Naranja, al tener implicaciones en todos los modos de transporte. Se puede aceptar como una sugerencia y se puede solicitar que el Secretariado se dirija al Libro Naranja aunque sea explorando la posibilidad de que esto se cambie. Sería un cambio que habría que hacer acompañado de una medida transitoria.

D. Jesús Soriano dice que de todas las formas en todos los temas de contenedores siempre ha tenido mucho liderazgo la OMI, y cree que lo lógico es que vaya a las reuniones del IMDG porque estos temas se tratan mucho mejor allí. Estamos en un comercio global con un transporte global que es el marítimo.

Dª Silvia García recuerda que la propuesta original, que solamente venía referida a duplicar las placas, en el Libro Naranja no se aprobó por la oposición del sector marítimo. Entiende que si la segunda parte se quiere retomar el primer paso es llevarlo al Libro Naranja, donde hay representantes de todos los modos de transporte, incluido el modo marítimo.



DOCUMENTO 21. Propuesto por Alemania. Proponen desarrollar un texto que regule los exámenes de los consejeros de seguridad y de los conductores utilizando medios informáticos. Proponen desarrollar una posibilidad ya contemplada en la parte 1.8.3 tal y como está formulada en el ADR, de hecho la Dirección General de Tráfico está haciendo los exámenes con ayuda de ordenadores. Proponen desarrollar los textos un poco más para fijar que se tenga unos cuidados especiales, que los equipos sean todos iguales, que no haya ayudas externas que no se puedan conectar a internet mientras haces el examen .

D. Eduardo Gómez dice que la Dirección General de Tráfico ya contempla todo esto esta posibilidad ya existe, no es una cosa nueva. Lo que quiere Alemania es dar una vuelta de tuerca y fijar como deben de ser los medios electrónicos. Con respecto a los conductores la Dirección General de Tráfico, no tiene ningún impedimento al disponer ya de todos los medios necesarios.

En cuanto a los consejeros de seguridad la posibilidad está ahí, pero no se usa. El instalar un aula de exámenes para consejeros de seguridad con elementos informáticos y, todo lo necesario se lo puede permitir la Dirección General de Tráfico, por el volumen de exámenes que tiene pero no otros organismos. No se opone, le parece todo muy bien, siempre y cuando, sea una posibilidad, no una obligación, según dice la propuesta.

D^a Silvia García dice que los comentarios de la Dirección General de Tráfico van dirigidos en ese sentido de que si hay cosas que decimos para la ayuda del ordenador también hay que decirlos para los exámenes normales.

D Jesús Soriano dice que los alemanes intentan describirlo todo. Piensa que se puede hacer, como ya se ha hecho, unas indicaciones sencillas sobre el sistema de exámenes electrónicos tendrán que ser aprobados o certificado por la autoridad competente claro es que no sé porque tenemos que poner más cosas.

D. Eduardo Gómez comenta que el tema es que hay países en los que los organismos examinadores no son la administración. Si alguna vez se monta un sistema de exámenes para consejero de acuerdo con sistemas informáticos ya sabrá la autoridad competente los sistemas informáticos que tendrá que utilizar igual que la Dirección General de Tráfico lo está haciendo. Opina que esta propuesta está pensada para los organismos examinadores ajenos a la administración.

D^a Silvia García dice que esto está pensado para todos los casos posibles. Lo que hay escrito en el texto del ADR es compatible con lo que en España se hace, y lo que se propone introducir también sería compatible con lo que hacemos aquí; el tema está en que hay países que necesitan dejar las cosas muy claras.

D. Jesús Soriano desconocía que se podía dar una cualificación en seguridad vial o en transporte en mercancías peligrosas por parte de una autoridad que no fuera una parte contratante del ADR, le parece una anomalía. D^a. Silvia García dice que la autoridad competente puede delegar en quien le parezca conveniente .D. Jesús Soriano dice que lo que no pueden delegar es en la responsabilidad de que si pasa algo, ellos son los responsables últimos, eso no se puede delegar nunca.

D. Eduardo Gómez comenta que el sistema está abierto totalmente, hay países que examina el propio país, como en España. Dentro de la Administración hay países que delegan en organismos privados o paraestatales, previa aprobación, como pasa en el caso de la Dirección General de Tráfico en los centros de exámenes, y hay países que esa transferencia es totalmente privada. Ahora mismo tenemos dificultades porque se están recibiendo titulaciones del extranjero que no se pueden grabar en el Ministerio y, que son de empresas privadas y, nos vemos obligados de recabar al estado de la empresa información para que nos indique si el título es válido. Los motivos son amplísimos y el último responsable es el Estado al cual pertenece ese centro y la propuesta de Alemania va en ese sentido, es decir, los que examinen de ese modo, entre ellos está Alemania y, que la titulación la emite el propio estado tienen que cumplir estas cosas, que las tendrán ya en su norma, como lo tenemos nosotros en la norma de aprobación de centros de formación de mercancías peligrosas que tienen que cumplir una serie de requisitos, si los cumplés te dan la autorización de la enseñanza y luego los exámenes los realiza la Dirección General de Tráfico. Piensa que la propuesta va en ese sentido, en la regulación de centros que no son estatales. A nosotros en este momento no nos afecta y no parece que vaya a cambiar.

DOCUMENTO 22 y DOCUMENTO INFORMAL 18. Presentados por el Reino Unido. El Reino Unido sigue teniendo un grupo grande de cisternas en circulación que no cumplen el ADR. Recuerda que hubo un grupo de



cisternas numerosas que fueron certificadas por una filial del Reino Unido en Sudáfrica y posteriormente se ha comprobado que estas cisternas se han tenido que retirar muchas de ellas de la circulación y, con posterioridad se están retirando las restantes. Esto ha puesto el foco sobre la actuación de estas delegaciones de las OCAs en el extranjero, incluso se ha empezado a analizar sistemáticamente el trabajo de sus OCAs en su país. Se ha concluido que hay algún tipo de disfunción entre lo que debiera ser y, lo que realmente es. Proponen celebrar una reunión informativa en relación a estos puntos y, a su vez quieren el apoyo de otros países para trabajar conjuntamente en estos puntos. Porque si un país empieza a controlar las inspecciones de sus OCAs no tiene sentido si no se hace de forma conjunta.

D. Javier de Mauricio primero dice pertenece al grupo de Bureau Veritas, forma parte del Comité de certificación de Bureau Veritas y ha estado inspeccionando en varios países de Europa cisternas, contenedores y aparatos a presión. Hay inspecciones que se hacen de manera poco correcta, pero no hay que olvidar que existe una responsabilidad por parte de la OCA y la Administración puede paralizar todas las inspecciones que se hacen en una OCA durante el tiempo que estime oportuno.

D. Fernando Fernández dice que el problema de que una filial no cumpla con los procedimientos de su matriz son de su propia organización y, de la laxitud que tenga la inspección en materia de industria en el país correspondiente. En España no hay tal laxitud y, además de tener que cumplir una norma UN todos los organismos de control que han aparecido en España al modificarse la normativa, a los organismos de control unipersonales les están haciendo inspecciones para comprobar si cumplen las normas. En cuanto a participar en el Grupo de Trabajo le parece bien, pero en España el problema con las filiales no existe. Lo mismo lo que hay que hacer es hacer que la norma se cumpla en todos los países, como se está haciendo en nuestro país.

D. Jesús Soriano comenta que en España tenemos un sistema de calidad industrial donde la autoridad competente delega en las OCAs los temas de inspección, certificación etc, entiende que en todos, cada uno de los países tiene que haber un órgano estatal de acreditación que en el caso de España es ENAC, que es el encargado de acreditar a todas las OCAs independientemente de su nombre, y si no la tiene es que no está operando conforme a la normas.

D. Jesús Soriano dice que hay entidades de evaluación de la conformidad de la certificación que tienen la política que acredita solamente un país y, se pueda operar en todo el mundo, no debería de ser así pero es una política comercial. Hay que tener una acreditación en España como OCA pasando una inspección con un auditor de ENAC de lo contrario no se puede extender la certificación de conformidad.

D^a Silvia García dice que lo que está claro en esta propuesta concreta solamente nos dicen los puntos en los que están trabajando, nos dan el links del informe que están redactando con los avances que están teniendo, y lo que está claro es que este asunto llevará un tiempo. Lo que intentan es mantener a la comunidad internacional al día de todo lo que están haciendo para ir avanzando en dirección a elaborar propuestas concretas.

Con este último documento se ha finalizado la revisión de los documentos formales que se presentan para esta reunión, a continuación se van a repasar un par de propuestas que quedaron pendientes del año pasado y que se han incorporado en el orden del día para esta reunión.

D. Eduardo Gómez comenta que son dos propuestas la primera, presentada por Bélgica y Holanda y, la segunda la presenta Francia, se refieren al informe de accidentes.

En la primera de ella, se hacen una serie de consideraciones, más que una propuesta es un pensamiento en voz alta, reflexionan, diciendo que los datos que aparecen en el informe de accidentes no son los pertinentes y, que en carretera sería necesario ampliar a más datos y, sin embargo, en ferrocarril sobrarían datos de los que aparecen en el informe actual, la propia clasificación de los accidentes no cree que sea la adecuada e incluso se plantean hacer un informe de todos los accidentes que ocurran, independientemente que cumplan las condiciones o no del 1.8.5.

Con respecto a este documento D^a. Silvia Garcia recuerda que Bélgica y Holanda pidieron mandar comentarios por escrito sobre lo que habría que cambiar de la sección 1.8.5 por escrito, se estuvo recopilando en la Subcomisión los puntos que se pensaron fueran importantes, y después se les hizo llegar. En este documento ellos dan las gracias a España, entre otros países. Como hay un grupo de trabajo relacionado con el análisis de



riesgo, que depende de la Reunión Conjunta, y una de las bases de los análisis de riesgo es efectivamente tener unos datos de inicio buenos, se pensó que este grupo de trabajo podría recoger estos trabajos del punto 1.8.5 del RID y ADR e incorporarlo dentro de su orden de trabajo. En la última reunión que se celebró hace un mes esto no se ha hecho y entiende que la propuesta, al incorporarse de nuevo en el orden del día se retomara para trabajar in situ y, llevará los comentarios que se consensuaron en su momento.

D. Eduardo Gómez comenta que el segundo Documento es el 52 del año pasado y que fue presentado por Francia. Más que una propuesta es una reflexión sobre el camino que tienen que hacer los informes de accidentes comunicados a Naciones Unidas. Analiza varias proposiciones: que sea la autoridad competente la que mande a UNECE el informe de accidente la base de datos que existe para estos datos. Para ciertos casos establece dos bases de datos para UNECE una interna y, la otra para ser consultada por cualquier usuario. Y la última posibilidad es que sea la propia empresa que sufre el accidente quien comunique a UNECE directamente los datos de los accidentes y la autoridad competente aporte los datos a la base de datos interna de UNECE. Él es partidario de quedarse con el procedimiento que se utiliza actualmente, aunque, a su parecer, en el actual informe de accidentes habría que introducir algún dato más.

A D^a. Silvia García le extraña que se hayan incluido estos dos documentos, otra vez, en el orden del día porque ya se discutieron en su momento. Hay una base de datos experimental que está funcionando amparada por Naciones Unidas, y que hay varios países que ya están participando, entre ellos España y que básicamente es la misma base de datos que teníamos nosotros con anterioridad, que son los datos que ya piden en el punto 1.8.5. En estos momentos, los países rellenan sus respectivos datos y se remite por correo electrónico a UNECE y lo que se quiere es que con el tiempo se rellene directamente en su base de datos. La posición de partida no es la misma en todos los países, mientras que en España existen datos desde el año 2000, en otros países se están empezando a recoger, nosotros recogemos información de los informes de accidentes elaborados por la Guardia Civil y, los que remiten los consejeros de seguridad, está doble recogida de datos no la tienen otros países.

Una vez terminada la revisión de los documentos formales se pasa al estudio de los documentos informales

DOCUMENTO INFORMAL 5. Presentada por el Secretariado. Es sobre una asociación de consejeros de seguridad que solicitan que se les admita como asociación presente en la Reunión Conjunta. Es la Asociación Europea de Consejeros de Seguridad (EASA). Por parte de España las asociaciones que están en EASA no son de ámbito nacional, son de la asociación vasca y la asociación aragonesa de consejeros de seguridad. Lo que desconoce es si alguna de las asociaciones de ámbito nacional está interesada en pertenecer a EASA.

D. Eduardo Gómez dice que la figura del consejero de seguridad ya lleva una serie de años funcionando y quiere hacer una reflexión. Lo que no puede hacer la administración es que se haya convertido en los consejeros de los consejeros. Además la Administración no puede estar atendiendo cosas y casos de consejeros a título particular, debe llegar un punto en que la administración solo va a atender a colectivos, igual que atiende esta Dirección General a colectivos en otros ámbitos. Vemos que EASA empieza su andadura a nivel europeo, y esto se debería tomar como ejemplo para también asociarse y agruparse asociaciones en España.

DOCUMENTO INFORMAL 6. Presentada por Bélgica. Se refiere a los embalajes que vacíos sin limpiar. Los belgas lo que proponen es asimilar inscripción que hay en la carta de porte de los embalajes vacíos sin limpiar, la que pide el 5.4.1.1.1. a la que se ha puesto para el nuevo ONU 3509 de embalajes vacíos sin limpiar para su reciclado. En el punto 5.4.1.1.6.2 1 indica que hay que poner las etiquetas y, para el número ONU te dicen que tienes que poner las clases, lo lógico sería utilizar un solo criterio.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si son partidarios de la incorporación que plantea el documento.

D^a Silvia explica que en el nuevo número ONU lo que dicen es que en el embalaje nuevo sin limpiar se diga de que clase es y, en el otro sitio dice las etiquetas que correspondan, que no necesariamente tienen que ser lo mismo. Entonces o coges un criterio o coges otro, parece razonable que para el mismo tipo de envases aunque sea en un caso utilizando un número ONU y, en otro caso utilizando las prescripciones del 5.4.1.1 sea parejo.

DOCUMENTO INFORMAL 11. Presentado por Suecia. Está relacionado con la acepción 1.1.3.3 c, relacionada con la maquinaria móvil no de carretera. También el documento 16 se refiere a este tema.



Este documento plantea dos problemas. El primero es que para definir que es una máquina móvil no de carretera se citan dos normativas, una resolución de construcción de vehículos y, una directiva europea y, que las definiciones que dan estos dos documentos no son coincidentes, en el caso de que se referencien los dos textos tendrían que ser equivalentes y, no lo son. La propuesta sueca es resolver esta contradicción.

También indican que existe un duplicidad de casos que pueden caer bajo un número ONU 3363 que es de mercancías peligrosas transportada dentro de la maquinaria bajo la acepción del 3.1.1.3.1b, bajo la acepción del 3.1.1.3 c y bajo la disposición especial 363. Anticipa que en el Libro Naranja se está trabajando sobre mercancías peligrosas transportadas en vehículos y sobre mercancías peligrosas contenidas en objetos. Lo referente a contenidos en vehículos ya está aprobado entrando en vigor en el ADR 2017 e incluye un cambio completo en la disposición especial 363 que pasaría a conservar el nombre y, parte de su texto pero se aplicaría únicamente a motores y no a vehículos. Actualmente existe una multitud de entradas distintas para un mismo transporte, de todas maneras hay que planteársela de aquí a septiembre porque es cuando se introducen los cambios del Libro Naranja aprobados anteriores para el ADR y para el RID, es decir, esto que anticipa Suecia hay que hacerlo de todas las maneras en el proceso de adaptarse al Libro Naranja nuevo.

D. Eduardo Gómez dice que aparte de todo los líos que se han montado con los cambios para el ADR 2015 y la nueva entrada con la c minúscula, no hay que olvidar que tenemos el problema añadido del concepto de vehículo que tiene el reglamento de vehículos y de circulación, en el que se diferencia el vehículo de maquinaria si lleva o no matrícula. Aparte de lo comentado tenemos ahora que dilucidar si lleva o no matrícula para meterlos en un sitio u otro. Recomendaría a Naciones Unidas que pusiera un poco de claridad a todo este berenjenal que se ha liado y no hay que olvidar que la Delegación Española siempre tiene un objetivo que son los equipos de frío en las cabezas tractoras grandes y, es nuestro caballo de batalla y seguimos insistiendo en ello, a pesar de las diversas tentativas fallidas, en el caso si se consiguiera ese objetivo se sentirá muy satisfecho.

D^a Silvia García, haciendo eco de lo que dice D Eduardo Gómez recuerda que, si en este momento se tienen equipos de frío lo que hay que recordar a los transportistas es que la suma de todos los depósitos que lleven no excedan de 1.500 Litros.

Punto 4. Otros asuntos.

D^a Silvia García dice que en este punto no tiene ningún tema para presentar y anuncia que la próxima reunión será el 27 de abril.

D. Jorge Mérida dice que mandó un correo desde su asociación comunicando una errata que han encontrado en la disposición especial 662 donde se habla de las botellas para barcos y aviones, donde el texto en inglés dice que no cumple el ADR o las previsiones del ADR y el texto en español el “no “ ha desaparecido con lo cual el sentido de la disposición cambia.

D^a Silvia García dice que los cambios hechos en esta versión del ADR los está llevando D^a Esther Castillo y nosotros le hacemos llegar toda la información respecto a erratas recibidas, y en su caso hacer el cambio.

D^a Silvia García dice que agradece la gran cantidad de comentarios que se han recibido para la mejora del ADR.

D. Jorge Mérida dice que hay otro tema que están empezando a padecer se refiere a los requisitos del artículo 28 c del Real Decreto del 97/2014, donde habla de los requisitos de comprobación si se contrata una actividad que requiere consejero de seguridad. Clientes con los que tienen una relación contractual de suministros donde nosotros actuamos como expedidor nos piden comprobación de que nosotros tenemos que tener consejeros de seguridad, se puede decir que es el cierre del círculo si se contrata un transporte si contrato un cargador los clientes entienden que al haber un contrato de suministro ellos tienen que comprobar que nosotros tenemos consejero de seguridad como expedidor, no sé si como expedidor, como cargador o como transportista , ellos lanzan un poco la pelota sin saber y cada vez esto se está multiplicando porque son miles de clientes que se van enterando del real decreto y, los consejeros de seguridad mandan la comunicación a los clientes diciéndoles que tienen que pedirlo y, ellos tienen la duda de que si realmente es de aplicación cuando no hay



una subcontratación de ningún tipo de actividad relativa a mercancías peligrosas y, le gustaría que se le aclarara este tema para contestar adecuadamente a los clientes.

D. Eduardo Gómez dice que hay varias cuestiones. La obligación de comprobar que la empresa tiene consejero de seguridad, es quien contrata a la empresa, llámese subcontratación o como se quiera llamar, si es la primera contratación el expedidor es quien contrata la empresa, luego es el expedidor quien tiene que comprobar que esa empresa tiene consejero de seguridad, si la citada empresa contrata a otra empresa y la que contrata, en este caso la empresa X tiene que comprobar que la Y tiene consejero de seguridad. Cada uno asume su responsabilidad en la contratación, esta calcado de la autorización de transporte el que contrata tiene que comprobar que el contratado tiene autorización de transporte para realizar el transporte, eso está funcionando desde hace años. Lo único que el mayor problema es que la Dirección General del transporte Terrestre está intentando realizar una aplicación informática para que esto el público en general, lo pueda comprobar sin disponer de datos personales, es decir, tecleando el CIF de una empresa se puede saber si tiene consejero o no, y si ese consejero está en vigor, y la titulación de que dispone. La complicación es que el CIF lo tiene que disponer quien teclea, el problema sería el tema de la protección de datos se está intentando solucionar. En este momento la responsabilidad es de quien contrata en el escalón que sea. Siempre existe la posibilidad de dirigirse a la Administración, o bien la empresa contratada pida hacer un certificado de que dispongo de este consejero hasta una fecha determinada se dispone de esa información previo pago de las tasas.

D. Jorge Mérida dice que lo que ha explicado es la cadena normal, yo como expedidor tiene que comprobar donde mando mi cisterna o el transportista que contrato tiene que tener consejero de seguridad, lo que está ocurriendo es que el cliente final, el que recibe el producto, está pidiendo al que expide la mercancía su título de consejero de seguridad.

D. Eduardo Gómez dice que si el cliente final tiene una relación contractual con el expedidor está en todo su derecho, en el caso de que no exista esa relación contractual no está en su derecho de pedirlo. Esto está funcionando también con las autorizaciones de transporte, no le ve mayor problema.

D. José Antonio Rodríguez quiere reiterar lo dicho anteriormente, en los dos sentidos, están pidiendo a un proveedor la exención de consejero y, el proveedor está exigiendo al cliente la exención de consejero de seguridad cuando no está en la relación contractual de transportes y, están pidiendo además la copia del título de consejero. Con lo que hay un desconocimiento y desconcierto exagerado y entiende que algo se podría hacer sobre este tema.

D. Eduardo Gómez dice que con respecto al tema se vuelve a reiterar en lo mismo. En este punto no hay lugar a la interpretación de la norma.

D. José Antonio Rodríguez dice que es un tema doméstico en la designación de consejero dice que hay algunas Comunidades Autónomas que tienen sus propias normas, o han inventado sus propias normas y, tiene unos escritos que tienen que llevar el DNI compulsado. Concretamente en este caso es la Junta de Castilla La Mancha .

D. Eduardo Gómez informa que según la delegación de competencias cualquier comunidad autónoma que tenga una competencia sobre un sector puede, en cualquier momento, pedir lo que estime oportuno, y le parece muy bien que pidan todo eso. Tienen pensado llevarlo a la próxima mesa de gestión este tema, pero no en el sentido de que haya una comunidad que pida mucho y, otra que pida poco o nada, sino en el sentido de que todas las comunidades pidan mucho, todo esto viene a que ha habido mucha falsedad, todas las administraciones se tienen que cubrir para garantizar que un trámite es totalmente legal y, le parece perfecto que pida sello, fotocopia compulsada etc, etc y, en el caso del autónomo, que no tiene sello, tiene su DNI que puede o no ir compulsado si una comunidad autónoma estima oportuno que así sea, puesto que está en su perfecto derecho.

D^a Vanesa Aranda dice que es cierto que se pide toda esa documentación, pero se pide porque se ha visto que hay falsificación de datos. La administración se ha encontrado con este problema que hay que atajar y no saben cómo actuar. Pero lo que no puede ser es que haya consejeros dados de alta sin que ellos lo sepan y, que se tengan escritos de empresas donde se diga que ni son su firma, ni es su consejero porque ya tienen un



consejero nombrado. La única manera que se ha encontrado para evitar esta situación es ésta. Si hay otra manera mejor no hay ningún inconveniente en cambiar el procedimiento.

D. José Antonio Rodríguez le parece bien pero en ese caso lo lógico es que se publique en algún sitio los requerimientos para designar consejeros. Lo que no se puede hacer es que cuando entre un documento en la administración se les devuelva, habrá que darle entrada y tramitarlo o darle curso, pero no devolver a la empresa el documento sin más. Lo lógico sería hacer una resolución y, en base a unos artículos para que uno sepa a qué atenerse. Pediría que le se le dijera todos los trámites y documentación que se necesita desde el principio para así saber cómo tiene que hacer bien la tramitación. En ningún sitio la Junta de Castilla la Mancha ha dicho que documentación se requiere para nombramiento del consejero.

D. Jesús Soriano con respecto al tema de Castilla La Mancha, dice que no tiene ni idea, pero que cuando una administración te pide datos de este tipo piensa que siguiendo una fase de investigación, una instrucción de un procedimiento sancionador administrativo, cree que lo está solicitando por eso.

Ellos lo que estamos utilizando es el buscador que está en la página web del Ministerio de Fomento cuando se introduce el CIF de una empresa transportista que se ha contratado para realizar un transporte, aparece la persona que tiene la autorización del transporte, las matrículas de los vehículos que tiene dados de alta en esa autorización y, el consejero de seguridad. Quiere preguntar a D. Eduardo Gómez que esta herramienta, que para ellos es de seguridad el primer recurso a utilizar, que limitaciones tiene en cuanto a actualización, si es completa y exhaustiva.

D. Eduardo Gómez en este momento no hay nadie presente del servicio de informática de su Dirección General, entiende que va ligado a la base de datos la actualización es inmediata cuando se notifica una modificación quedando registrada y actualiza.

D. Jesús Soriano dice que lo que están proponiendo a sus empresas es que utilicen esta herramienta, al ser una base de datos residente en la administración, y es útil para ellos sobre todo a la hora de contratar el transporte con que vehículo y con qué matrícula se presenta a cargar a sus instalaciones.

D. Antonio Ferrando indica que en cuanto al tema de Castilla La Mancha hay mucha picaresca y, hay algunas empresas que lo que hacen es contratar a algún consejero y no le pagan, tienen sus datos por su título, el consejero se da de baja y ellos vuelven a darlo de alta, y hay veces que no se detecta.

Sobre el tema de solicitar el título de consejero desde que ha salido el real decreto es algo que está pasando, lo que pasa es que lo piden a quien tienen el contrato, por ejemplo una empresa petrolera han aprendido a pedir el título de consejero, pero también la empresa petroleras pueden pedir quién es el su consejero de seguridad, y lo mismo no tienen consejero y lo tienen que tener por el trabajo que desarrollan y, se están encontrando con ese problema. Todo esto está dando mucho trabajo administrativo de intercambio de documentación.

D. Eduardo Gómez vuelve a repetir e incidir en el mismo tema las comprobaciones están ligadas a la relación contractual, si no hay relación contractual no hay obligación. Al transportista ya le habrá controlado quien le haya contratado, hay una obligación contractual entre las partes se comprueba ese requisito igual que se puede comprobar cualquier otro.



D^a Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 13:40 horas, del día diecisiete de marzo de dos mil quince.

Madrid, 17 de Marzo de 2015.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero

Presidente de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera