



ACTA DE LA REUNIÓN DE 29 DE ABRIL DE 2014
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidenta:

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. José Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Miguel Ángel Redondo, del Ministerio del Interior.

D^a Ana Gil Escolano, del Ministerio del Interior.

D. Manuel Moreno Almendro, Ayuntamiento de Madrid

D. Juan Martínez López-Doriga, del Gobierno de Cantabria.

D^a Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña

D. José Antonio Rodríguez Llamazares, de la Junta de Extremadura.

D. José Manuel Gallego-Iniesta Villajos, de la Comunidad de Madrid.

D^a Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

En Madrid, a las 10:00 horas del día 29 de abril de 2014, 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.

Se informa a los presentes que por primera vez se va a transmitir esta reunión simultáneamente por vía telemática.

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, al no haber ninguna objeción al mismo queda aprobado.

Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.

Se informa que en esta reunión se han presentado tres actas de reuniones anteriores de esta Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera. La primera es la correspondiente a la reunión celebrada el día 12 de marzo de 2014, tras preguntar a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma, al no haber más objeciones, queda aprobada la citada Acta.

Las dos actas restantes pertenecen a dos reuniones que se celebraron el pasado día 26 de marzo de 2014. D^a Silvia García explica que para la redacción de las mismas se ha tenido poco tiempo y que la última se ha enviado en fechas muy próximas a la reunión, por lo que pide comprensión ya que las personas que forman parte de la Comisión han tenido que trabajar mucho para poder presentar



D^a Carmen Ciges Sancho, de la Generalidad Valenciana.

D. Julio Viartola, de ASFARES

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

D. Miguel Antonio Carcelén Zorrilla, de AMPROMEP.

D^a Lucia Páramo, de AEUTRANSMER

D. José Luis Mañas Lahoz, de SEGUCONSULT,S.A.

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

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Enrique Sánchez Mota, BEQUINOR.

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

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D: Antonio Ferrando Enguix, de Petrolífera Transportes,S.A.U

D: Francisco Pérez Nuevo, de AEGIC

D. Esteban González Maestre, de REPSOL

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Arturo González Cobaleta, de AECSE.

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Juan Munera Carretero, de Comisiones Obreras.

D^a Inés Cardenal, de AOP

D. Juan Ángel Sánchez, de Fitológica

Asistencia mediante medios telemáticos

estas actas para su aprobación en esta reunión.

Debido a ello se nos ha hecho notar que en un acta de las reuniones celebradas el día 26 de marzo falta alguna intervención, se añadirá esta intervención y se remitirá a los integrantes de la reunión.

Se pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a estas actas, y al no haber ninguno quedan aprobadas estas dos actas. Si cuando se envíe la parte del acta que falta se desea hacer algún comentario se ruega que se haga mediante correo electrónico.

Se va a incluir una nota en las tres actas donde se haga referencia a que si se desea descargar las citadas actas que, por favor, se descargue la de hoy, porque hay un escrito de la Dirección General de Transporte Terrestre que sería interesante que se lea en conjunción con estas actas. Por ello a las actas mencionadas se va a adjuntar una nota en la que se remita al acta del 29 de abril de 2014.

Punto 3.-Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima Reunión del WP-15, a celebrar en Ginebra del 6 al 8 de mayo.

D^a Silvia Garcia informa que del 6 al 8 de mayo se va a celebrar la reunión del WP-15, en Ginebra, para ella se han presentado una serie de propuestas por parte de los distintos países.

En este punto se van a revisar los documentos del 1 al 7 y los informales del 3 al 22 para que los presentes puedan hacer los comentarios que estimen oportunos y estos se puedan tener en cuenta en la citada reunión.

De los documentos presentados se hicieron los siguientes comentarios:

DOCUMENTO 3. Presentado por Rusia. Hacen una propuesta, con la justificación de lo extenso que es su territorio, para autorizar elaboración, por parte de Rusia, de una normativa interna que permita realizar los exámenes de consejeros de seguridad y de conductores por vía telemática.

La Dirección General de Tráfico ha remitido a esta Subcomisión un escrito en relación a este documento en la que se muestra su desacuerdo con el mismo. La citada Dirección General trabaja en la línea de



D^a Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento

D. Luis Martínez Cunchillos, del Gobierno de Navarra

D. Andrés García Estrella, de Transportes A. Martín, S.L.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

intentar controlar lo máximo posible los exámenes de conductores y de consejeros de seguridad y no está de acuerdo con que en Rusia se haga justamente todo lo contrario. Ya que se podría dar el caso extremo de que una persona sin conocimientos de ADR y del ruso se podría examinar en Rusia.

D. Javier de Mauricio manifiesta su disconformidad con el documento. Cree que si se implanta un sistema de este tipo para la realización de estos exámenes hay que tener un control exhaustivo y las sanciones ejemplares cuando se cometa alguna irregularidad.

D. Enrique Sánchez dice que en principio también está de acuerdo con esta postura. Cree que en Rusia los consejeros pertenecen a la Administración del Estado, que tenían que haber hecho un curso especial, y cree que así esta figura está más controlada. D^a Silvia García aclara que en el documento solo se habla de conductores.

DOCUMENTO 4. Presentado por la IRU. Propone en el punto 7.5.7.1. Incluir una nota a pie de página que haga referencia a un manual de carga y estiba que ellos han editado y que les parece interesante que se recoja dentro del ADR.

El Documento 7 está ligado con este documento, es un documento propuesto por el Secretariado en el que presenta la guía sobre carga y estiba elaborada por Naciones Unidas, la Asociación Internacional de Transporte Marítimo y la Unión Internacional de Trabajadores, que llevaban varios años trabajando en ella. El Secretariado hace una proposición muy parecida al Documento 4 solicitando la inclusión a pie de página en el punto 7.5.7.1., para que se tenga como referencia.

D^a Silvia García indica que cree que un texto consensuado por tres organizaciones internacionales tiene una validez mucho mayor que el presentado por la IRU, y en el supuesto de que se tenga que elegir la elección sería bastante clara.

D. Jesús Soriano comenta que actualmente en su asociación están actualizando la guía de carga y descarga de mercancías peligrosas elaborada en el 2007 y adecuándola al nuevo 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. Piensa que las dos guías a las que se ha hecho referencia pueden ser muy útiles, pero no hay que olvidar que la guía IMO, OIT, UNECE es la que piden los puertos. Y que puertos europeos quieran que la carga y estiba se realicen conforme a esta guía es un argumento muy potente para tener en cuenta a la hora de elegir una u otra guía. Por otro lado cada vez se publican más guías y documentos de mejores prácticas y todo esto a las personas que trabajan en este sector puede llegar a confundir más que a ayudar. Y continúa diciendo que ellos aconsejan la aplicación de la guía de la IMO, no dejando de reconocer que la IRU es una organización de mucho prestigio.

D. Enrique Sánchez dice que ayer intentó localizar el texto de esa guía y no lo consiguió. D^a Silvia García le informa que lo puede consultar en el Documento Informal 3, que reproduce el texto completo de la guía, y esta Comisión además ha enviado la guía sucesivas veces según se iba



mejorando el texto de la misma, al entender que era un documento interesante.

DOCUMENTO 5. Presentado por la Unión Europea. Ya presentado en varias ocasiones. Pide unos cambios de referencias a distintas directivas que se van a quedar obsoletas. Este documento ya se ha discutido en varias ocasiones dentro de Grupo de Trabajo del WP-15, aportando sus comentarios el Ministerio de Industria, Energía y Turismo siempre que se les ha solicitado. Cree que el documento ya está muy elaborado.

D Javier de Mauricio pregunta por la opinión del Ministerio de Industria, Energía y Turismo sobre este documento.

D^a Silvia García contesta que el Ministerio citado apoya este documento y también lo hizo en las versiones anteriores. Y añade que no es un tema editorial puramente, la cuestión es que hay una Directiva de construcción de vehículos que entra en vigor ahora y que deroga a varias directivas anteriores, el enfoque del Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha sido trabajar en la elaboración de esta directiva. Una vez aprobada esta directiva europea hay que hacer referencia a ella y no a las que hasta ahora eran válidas. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo siempre ha apoyado que se incluya en el ADR para mayor simplicidad y claridad.

DOCUMENTO 6. Presentado por Francia. Es una propuesta sobre el marcado de vehículos que transportan mezclas de gasolina y etanol. En una Subcomisión anterior se habló de este tema, cada vez se lleva más mezclas de gasolina y etanol con una concentración de etanol de más del 10% y se nos solicitó estudiar una propuesta que se podría presentar en la Reunión Común, y así poder aplicarlo no sólo para carreteras.

Esta propuesta es la que en un principio iba a hacer España para la siguiente reunión. Después de estudiar el documento se comunicó a Francia que se le iba a apoyar, pero hay un tema que aparece en los párrafos finales sobre la extinción de incendios y las implicaciones que podían tener que se señalizara o no, que nosotros no nos habríamos planteado y una vez estudiado con mayor detenimiento pensamos que si podría plantear algún problema, y por este motivo España decidió presentar un documento informal.

Este documento informal, el número 20 se refiere a que para la extinción de incendios hay dos grupos de espumas: las de tipo A, para sólidos, y las de tipo B, que serían para líquidos. Los hidrocarburos y los alcoholes son líquidos. Dentro de los de tipo B hay un tipo de espuma AFFF que responde a las siglas de espuma que forma una película acuosa, en inglés, que valen para hidrocarburos y no valen para alcoholes, hay una variante de ellos que se denominan con las siglas AFFF-AR, resistentes al alcohol, que funcionan mucho mejor para los alcoholes. En España este tema no tiene mucha repercusión porque los servicios de extinción de incendios no llevan habitualmente las espumas que son resistentes al alcohol, seguramente por motivos económicos. Pero hay países que sus servicios de extinción de incendios si llevan este tipo de espumas y de aplicarse tienen una eficacia mayor. Lo ideal sería su uso generalizado. También se puede dar el caso contrario, países que sus servicios de extinción de incendios sólo lleven espumas que en principio sólo valen para sólidos y que cuando se echa mucha cantidad de este tipo de espuma apagan los hidrocarburos pero no los alcoholes. Estos países deberían darse cuenta que este tipo de espuma no sirve para todas las materias.

Existe una tercera posibilidad, que si afecta a España. La dosificación de las espumas se hace en el mismo camión, cambiando el porcentaje de agente espumante que llevan, si echan más funciona mejor con los alcoholes. Si saben que hay alcohol sería cuestión de aumentar el porcentaje de agente espumante y el incendio se apagara antes.

Lo que se ha intentado con el documento es dar un toque de atención para que cada país estudie



los sistemas que tienen y utilizan y en función de ello tomen una decisión. Piensa que es prematuro que la decisión que se tenga que tomar se encuentre en el ADR 2015.

Este tema seguramente se seguirá estudiando y está segura que en caso de emergencia sería importante contar con estos medios. Habrá que esperar el debate y las conclusiones a las que se llega en la reunión, y se irá informando de ello a los miembros de esta Subcomisión. Este documento también se ha presentado de acuerdo con Francia.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si este tema ira dirigida más a las fichas de intervención que al marcado.

D^a Silvia García contesta que la propuesta es que no se tenga que poner el número ONU en cuestión, y si no hay número ONU puesto no se puede saber la ficha de intervención necesaria.

Nuestro documento comienza diciendo que esta mezcla se lleva en España cada vez con más frecuencia y que nos interesa poder aplicar esta simplificación, siempre y cuando no ocasione repercusiones en la seguridad. En España no parece que tenga repercusiones de seguridad serias. En nuestro país existen muchos equipos de extinción de incendios y solo hemos podido chequear unos pocos.

D. Enrique Sánchez dice que lo que observa es que si no se introduce este número, se llevará como líquido inflamable no especificado en otro lugar como una mezcla de productos.

D^a Silvia García dice que tiene su número ONU propio y se transporta según las condiciones marcadas para él.

D^a Silvia García explica que el contenido de la propuesta es que la sustancia que es una mezcla de etanol tiene un número ONU y se transporta según su número, de lo que se trata es de no marcarlo. En el punto 5.3.2.1.3 hay una exención de no marcado de distintos productos petrolíferos, con respecto al panel naranja.

D. Eduardo Gómez continúa explicando que la señalización de las cisternas del panel naranja para los combustibles se puede poner delante y detrás el del punto de inflamación más bajo. Lo que se propone es que además de los números que se tiene ahora: gasolina, queroseno, combustibles de aviación, etc., es añadir esta mezcla de combustibles con etanol. Como parece ser que el orden indicado es el del punto de inflamación, en el caso de que se lleve un compartimento con gasóleo o gasolina y otro con la mezcla con etanol, en el caso de accidente no se va a saber que se lleva etanol, porque se va a llevar el de la gasolina o gasóleo que tiene un punto de inflamación más bajo. El equipo de extinción de incendios si utiliza las espumas indicadas para los combustibles no va a apagar el incendio provocado por el etanol.

D^a Silvia García dice que en España se puede producir un retraso en la extinción, pero se apagará el incendio, sin embargo no es seguro que en otros países ocurra esto.

D. José Luis Mañas comenta que también se incluyen los números ONUs 1268 y 1863. D^a Silvia García contenta que estos números ya estaban incluidos.

D. Antonio Ferrando dice que el tema de los espumajéenos en España y en casi todos los países se utiliza para evitar la volatilidad de los líquidos. Lo que se hace primero es apagarlo con agua, con algún producto o con alguna mezcla de espumógenos y luego cubrirlo, la función del espumógenos es cubrir para que mientras se está haciendo los trabajos de retirar la cisterna no vaya emitiendo vapores. Los bomberos, en algunos sitios, lo utilizan muy poco porque es muy caro, solamente cuando van a levantar la cisterna o tienen que cubrir el interior de la cisterna que tenga vapores.



Actualmente las fichas de intervención que tienen los equipos de intervención son del 2004, no aparece ese número de ONU, no está esa ficha. Hay que utilizar las fichas de combustible petrolíferos o en alcoholes para saber cómo actuar. Debido a su precio, no se transporta mucho este producto, pero va a llegar el momento que si haga falta transportarlo para las estaciones de servicio. En caso de accidente de combustible, siempre se pone el más peligroso y actúan contra él. Luego consultan la carta de porte y ven que lleva bioetanol, o el conductor se lo comunica a los equipos de extinción.

Por ello, le parece oportuno indicar, a quien corresponda, que se vayan actualizando las fichas de intervención para que estén al día.

D. Jesús Soriano quiere hacer dos comentarios. En relación a las fichas de intervención el CECIF las tiene actualizadas según el último ADR en su página web está, se compromete a enviar la dirección de internet para poder consultarlas.

El segundo comentario se refiere al combustible del gas natural licuado, piensa que hay una voluntad clara, por parte de las administraciones, de promover el gas natural como combustible alternativo al combustible líquido. Piensa que ese cambio hacia un combustible más limpio es el futuro.

Una vez terminado el estudio de los documentos formales se pasa a los documentos informales.

DOCUMENTO INFORMAL 3. Presentado por el Secretariado. Reproduce el texto de la guía de carga y estiba, probablemente se va a introducir con una nota a pie de página en el punto 7.5.7.1 del ADR y si como antes se ha comentado en los puertos parcialmente ya se exige, lo que hay que hacer ya es ponerlo en práctica.

D. Enrique Sánchez dice que lo que no sabe es si el documento es el mismo que tiene la IMO en relación con todo el tema de cargas y estiba. Dice que lo tiene que comparar para saber si es el mismo. Si ya existe y se está aplicando y está citado, por ejemplo, en la Guía de las buenas prácticas de la Comisión Europea.

Dª Silvia García contesta que es el mismo. Dice que este documento técnicamente ya está elaborado y que queda su aprobación formal por parte de la IMO, OIT y UNECE. Los últimos en aprobarla sería la OIT en su reunión de noviembre de 2014. El Secretariado lo que propone es incluir una nota introduciéndolo una vez que esté aprobado oficialmente por estos tres organismos. Cree que una vez que la apruebe la IMO será la única guía de carga y estiba que tenga este organismo.

DOCUMENTO INFORMAL 5. Presentado por el Secretariado y en el que se recogen los cambios aprobados en de la Reunión Conjunta del mes de marzo, que todavía son cambios que entrarán al ADR 2015. Personalmente ha comprobado que todas las propuestas que ha hecho España, en la reunión pasada y que han sido aprobadas, se han recogido en el texto correctamente.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si las modificaciones son modificaciones sobre lo que estaba aprobado para el ADR 2015.

Dª Silvia García contesta que algunas si y que parcialmente son temas nuevos que se han aprobado en la última Reunión Conjunta de marzo, para que se incorporen en el ADR 2015.

D. Julio Viartola se quiere referir a la parte 2 del documento, en nuevos cambios en la página 8, capítulo 6.8.punto 6.8.2.6.1., vuelve a hablar de la norma EN 14 398 que afecta al gas natural licuado.



D^a Silvia García le informa que en la última reunión conjunta, aunque cree recordar que ya se habló de este tema en una reunión de una Subcomisión anterior, de lo que todo el mundo estaba convencido era que la referencia era poco clara. Lo que se aprueba es aclarar la referencia, introducir la nueva norma, 14398 del 2008, con la siguiente nota: esta norma no se puede usar para gases que se lleven a temperaturas por debajo de menos 100 grados. Con esta nota se pretende dejar claro que el gas natural licuado y cualquier gas semejante no se puede llevar. Y, en este momento, el gas natural licuado no se puede transportar en cisternas que no estén aisladas al vacío.

Para D. Julio Viartola es mejor poner un límite, como ocurre en este caso con el tema de la temperatura, a quitar el comentario excepto Tabla 1, por esa parte está de acuerdo. Lo que no entiende bien es en la Tabla 4, cuando se refiere a la parte de aplicación sobre nuevos tipos y renovaciones cuando habla desde el 1 de enero del 2005 hasta el 31 de diciembre del 2016.

D^a. Silvia García pregunta que si se refiere a que la norma con la versión 2003 deja de ser válida, dejan un período transitorio hasta el 31 de diciembre del 2016 y a partir de entonces se tiene que usar obligatoriamente la versión del 2008.

D. Julio Viartola pregunta si la nota va a afectar también a todas las homologaciones de tipo anterior al 2005.

D^a Silvia García contesta que no porque para cisternas construidas antes del 2009 hay una medida transitoria aprobada que ya está incluida en el ADR 2013

D. Julio Viartola dice que entonces les afectaría pero ya está con la medida transitoria. D^a Silvia García contesta afirmativamente y añade que se intenta que estos temas no afecten con efectos retroactivos.

DOCUMENTO INFORMAL 9. Presentado por la IRU. Hace referencia a un documento presentado y aprobado en la reunión anterior y que fue presentado por Bélgica, en el que proponían que se hicieran dos cambios en las instrucciones escritas. El primero, donde pone llevar un chaleco de emergencia quitar lo que hay puesto entre paréntesis que era por ejemplo tal como se describe en la norma 471, y el segundo, donde pone protección ocular quitar lo que está puesto entre paréntesis, gafas.

En el documento de la IRU se dice que es liso que no ponga lo mismo en las instrucciones escritas que en la parte de equipación obligatoria que hay que llevar, 1.8.5. Proponen deshacer el cambio. D^a Silvia García dice que no sabe cuál sería la mejor solución si deshacer el cambio o incluirlo en la otra norma. Pero está claro que lo que no es razonable es que ponga cosas distintas en los dos sitios

D. Fernando Fernández cree que sería mejor incluirla en la norma de homologación de chaleco reflectante donde no este, más que quitarla.

DOCUMENTO INFORMAL 12. Propuesto por Bélgica. Se refiere a la ampliación de media transitoria aprobada ya para el ADR 2015, en relación con el equipamiento adicional para llevar aditivos. Hay una medida transitoria diciendo que se aprueba que para la construcción y aprobación de estos equipos, hay una medida transitoria para los que ya están construidos con anterioridad y la amplia para la inspección y no cambiar sus criterios hasta la siguiente inspección.

Hay otro punto que habla de que hay una disposición especial aprobada 664, que dice que los conductores que llevan los aditivos no necesitan formación específica, se supone que si lleva el aditivo y la cisterna va cargada con otra materia, y ampliarlo también a los consejeros de seguridad, es decir, si está habilitado para la mercancía pero no para el aditivo podría ejercer también en este caso.



D. Javier de Mauricio no está de acuerdo con esta propuesta, con la ampliación de los plazos y sobre todo en lo que se refiere a la formación.

D^a Silvia García aclara que en lo referente a la formación no es una medida transitoria es una disposición especial, la 664, y entraría en vigor con el ADR 2015.

D:Javier de Mauricio vuelve a manifestar su extrañeza en lo referente a que no sea necesaria la formación.

D^a Silvia García explica que se refiere a que se transporta en la cisterna una mercancía, y un aditivo que hay que echarlo en el momento de la descarga. El volumen de aditivo es muy inferior al volumen de la mercancía que se transporta. Se ha aprobado que los conductores que llevan la sustancia principal no necesiten una formación específica de esa sustancia concreta del aditivo. Y añade que en España esto no afecta al no tener formación por números ONU concretos. Pero puede ser que en algún país que tenga formación por números ONU específicos y fueran conductores específicos para ese número ONU, pueden también transportar la poca cantidad de aditivo que se necesita transportar para realizar el transporte. En este caso, también los consejeros no necesitarían estar habilitados para el número ONU del aditivo, solamente deberían de habilitarse para el número ONU de la sustancia principal. En España solo afectaría a conductores extranjeros que vienen a nuestro país con estas sustancias concretas.

Pregunta a D. Eduardo Gómez si la formación especial, en otros países, es para el transporte de hidrocarburos.

D. Eduardo Gómez contesta que hasta lo que conoce la citada formación esta para el transporte de hidrocarburos, para gases licuados del petróleo (GLP) y gas natural licuado (GNL). Añade que en España no afectaría.

D. Fernando Fernández entiende que no todos los aditivos son peligrosos y que la cantidad de estos es ínfima con respecto a la cantidad que se transporta. Y en el caso de que fueran peligrosos, si fueran distintos números ONU la incidencia es mínima y por tanto entiende que no se quiera dejar descubierto de consejeros de seguridad alguien que lo tenga sectorialmente solo para los combustibles. Y en cuanto a la disposición especial que elimina la formación, hay otras materias que siendo peligrosas, como puede ser la clase 7 están exentos de formación y cree que no va a tener mucha incidencia en España.

D. Eduardo Gómez dice que en cuanto a la propuesta de la formación se imagina que ha habido problemas en controles de carretera y que el conductor cumpliendo los requisitos para llevar combustibles líquidos le han dicho que no los cumple para llevar los aditivos.

D. Antonio Ferrando quiere aclarar que los aditivos suelen echar en los combustibles suelen ser casi todos de la clase 9, peligrosos para el medio ambiente, y el resto de la clase 3 e incluso hay algunos que no están clasificados como peligrosos. Y las cantidades suelen ser muy pequeños.

DOCUMENTO INFORMAL 14. Presentado por el Reino Unido expone que hay un sitio donde hace referencia a los remolques y semirremolques de categoría O3 y O4 y que en ningún sitio pone que es O3 y O4, ellos han buscado una referencia y presentan dos opciones; la primera decir lo que significa, remolque de más de 3,5 toneladas o incluir que según se define en el Anexo 7 de la Resolución de construcción de vehículos (the Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) (*Document of the UNECE, TRANS/WP.29/78/Rev.1, as amended*)).

D^a Silvia García indica que parece mejor la primera opción.



D. José Luis Rodríguez le parece más adecuado y correcto hacer la explicitación, para no tener que buscar referencias en varias legislaciones.

D. Fernando Fernández dice que simplemente a nivel europeo con las categorías de los vehículos, más técnico es tener la referencia a la norma y ver qué es lo que significa la "O", pero le parece más amigable explicarlo directamente.

D. Arturo García propone que se ponga en definiciones en el apartado 1.2.1.

D^a Silvia García dice que esa no es una opción de las que se presentaban. Ellos lo que presentaban es un término que se utiliza en un sitio del ADR, piensa que es más fácil y operativo si hay algo ya en un puesto en un sitio del ADR explicarle en ese punto o ponerlo la referencia en ese sitio que ponerlo en la referencia hacer una referencia en ese sitio que ponerlo en la parte de las definiciones. Aunque hay que reconocer que es más sistemático ponerlo en la parte de las definiciones.

DOCUMENTO 15. Presentado por Irlanda. Busca una clarificación de una nota que hace referencia a límite de peso de 44 toneladas. Según el punto 9.1.3.5 del ADR, hay que poner las especificaciones de los frenos de resistencia. Los requerimientos técnicos de los frenos de resistencia vienen especificados en una normativa europea F13 anejo 5 subsección 2.3.1.2., aquí te indica que los frenos de resistencia tienen que estar ensayados para un peso igual al peso máximo que pueda remolcar el vehículo, pero no excediendo un total de 44 toneladas. En este documento los irlandeses preguntan si se puede utilizar para el transporte nacional de mercancías peligrosas que se permita un peso superior a las 44 toneladas, aunque en esta normativa europea digan que los frenos nada más tienen que estar diseñados para frenar con 44 toneladas.

D. Jesús Soriano empieza diciendo que desconocía que el ADR también se hablaba de las 44 toneladas. Muchos sectores industriales, papel, siderurgia, industria química etc., quieren que se amplie la masa máxima autorizada de los vehículos con dos ejes en la cabeza tractora más tres ejes en el semirremolque de 40 a 44, como ya tienen algún país. La duda planteada por Irlanda le parece muy razonable. Dicen que tienen autorizadas hasta 46 toneladas y cree que hace falta una interpretación de lo que dice el ADR. Parece que la fórmula de aprobación es hasta 44 toneladas y no dice que se autoriza o no autoriza llevar más de esa cantidad.

D^a Silvia García dice que independientemente del tema de las 44 toneladas, el sitio concreto donde pone 44 toneladas no está dentro del ADR, se encuentra en la normativa europea que especifica el diseño del sistema de frenado.

Piensa que solo puede entender que Irlanda plantee esta cuestión para que se le diga que no porque como se va a autorizar un transporte con un camión con unos frenos insuficientes para el peso del vehículo, le parece de poco sentido común. Piensa que Irlanda se ha dado cuenta de que existe esta contradicción y la está intentando resolverla de esta manera, pero se tendría que resolver intentando que el vehículo sea capaz de frenar.

D. Jesús Soriano piensa lo mismo, que la intención de Irlanda es que se diga que no a esta propuesta, y que los países no van a aprobarla.

D. Fernando Fernández recuerda que la masa máxima de España es de 44, aunque en el futuro, por presiones del sector, se rebajen las condiciones. Continúa diciendo que los vehículos están autorizados por el Reglamento de vehículos con unas características en sus ejes y en cuanto a nivel técnico los vehículos están diseñados para una capacidad de arrastre y frenado superior a la autorizada administrativamente, igual que tienen una masa máxima autorizada técnica superior a la administrativamente autorizada. Cree que es por no quedarse en el límite por no quedarse en el



límite de 44 toneladas que el reglamento de frenado de resistencia solo exija hasta 44 toneladas, se va a ir un poco más.

D^a Silvia García cree que este no es el foro para modificar la norma sobre frenado. Solamente lo puede comprender porque quieren que se les diga que no. Es cierto que los vehículos están diseñados para dar más prestaciones de las que se exigen. Pero si piden un test de frenado en unas condiciones específicas que son de emergencia, y que es preferible nunca tener que usarlas, son condiciones extremas. Y si todo está especificado para las 44 toneladas, en condiciones muy extremas, y que si se llevan más pesos, éstas serán distintas sino se está reduciendo el margen de seguridad que se lleva.

D. Fernando Fernández comenta que hay que reconocer que en la realidad en los vehículos pesados los porcentajes de exceso de pesos son ínfimos e incluso no son sancionables, algunos, al no llegar a un mínimo de exceso de peso y en un vehículo con tantas toneladas se puede ir con exceso de peso, no lleva sanción, pero lo lógico es que, por seguridad, el freno aguante más que el límite del freno administrativo.

D. Jesús Soriano hace referencia a un acta del WP-15 del año 2001 , en su anexo, cuando se habla del certificado y del sistema de frenado pone como ejemplo que la masa máxima autorizada en combinación con 50 toneladas de acuerdo a la normativa nacional la efectividad del sistema de frenado es suficiente máxima previsible de 44 tonelada de acuerdo a esta cláusula del ADR, esta combinación puede valer para 50 toneladas. Y añade que no está de acuerdo con esto, pero está escrito. Cree que el irlandés que haya leído esto debe de haber pensado que estaba mal.

D^a Silvia García tampoco está de acuerdo con lo leído. Y dice que la citada acta se dice de manera genérica que en algunos países la masa máxima autorizada el valor de 44 toneladas se considera suficiente, aunque la masa total sea mayor de 44 toneladas. Personalmente no le parece una postura muy razonable.

El representante de ASFARES no están a favor ni en contra de lo que se está diciendo; no se está debatiendo el tema de los frenados y que debe ser el Ministerio de Industria, Energía y Turismo quien debe de decir todo lo que se refiere a los frenos. Y cree este no es ámbito para hablar de frenos.

D^a Silvia García dice que habrá que esperar al debate que se entablará en la reunión, imagina que habrá países que tendrán máximas autorizada de más de 44 toneladas y otros no.

D. Jesús Soriano piensa que todo esto puede tener un interés a nivel nacional, hay que recordar que las 44 toneladas en vehículos de con dos ejes en la cabeza tractora más tres ejes en el semirremolque están autorizadas en la Generalitat de Cataluña excepto para mercancías peligrosas que son de 40 toneladas.

Todo esto afecta a la industria, porque en el debate de este documento ve un trasfondo sobre las masas máximas autorizadas.

D^a Inés Cardenal quiere apoyar la posición de FEIQUE y el aumento a las 44 toneladas y está de acuerdo sobre que puede haber un trasfondo sobre la carga máxima y como industria también apoya ese cambio.

D^a Silvia García piensa que las 44 toneladas en mercancías peligrosas van por detrás de las 44 toneladas en la mercancía en general; este es un foro donde se puede hablar de las 44 toneladas, pero no es el más significativo.



D. Javier de Mauricio cree que son dos temas muy distintos aunque pueden estar relacionados por cuestiones económicas. Una cuestión es lo que se puede transportar en España como carga máxima autorizada, 40 toneladas salvo dos casos muy especiales: la prueba en Cataluña, que termina el 1 de julio y la posibilidad de transportar 44 toneladas para el caso de los vehículos con dos ejes en la cabeza tractora, más tres ejes en el semirremolque, o con tres ejes en la cabeza tractora más dos ejes en el semirremolque en un transporte combinado y llevando un contenedor de 40 pies y en Suecia y en Noruega que se ha llegado a transportar hasta 60 toneladas .

D. Javier de Mauricio dice que este foro es para el transporte de mercancías peligrosas, y está completamente de acuerdo con la presidenta cuando se dice que esto no tiene razón de ser. Otra cuestión es el apoyo de la industria a las 44 toneladas, y lo que ha dicho la representación de los empresarios del transporte es que hasta ahora no, en un futuro es posible pero en determinadas circunstancias y cuando nos presente el Ministerio de Fomento el documento borrador sobre esta posibilidad a representación de los empresarios del transporte han dicho que por ahora no.

D^a Silvia García cree oportuno cerrar el debate en este momento y piensa que este debate pertenece a otros foros.

DOCUMENTO INFORMAL 16. Presentado por Suecia. Propone un cambio editorial. El Consejo de Seguridad Nuclear ha mandado los comentarios al mismo diciendo que no tiene nada que objetar.

Los documentos informales 21 y 22 han salido esta misma mañana y no ha habido tiempo para su estudio y pregunta si alguien quiere comentar algo al respecto.

D^a Ana Gil, pide disculpas por haber llegado con la reunión ya iniciada y quiere saber si se ha comentado algo sobre la propuesta de Rusia sobre los exámenes a distancia. Mandaron la postura de la Dirección General de Tráfico por escrito por si no pudiera asistir.

D^a Silvia García dice que se está refiriendo al Documento 3 y va a hacer un breve resumen de lo dicho sobre el mismo. Comienza diciendo que una vez expuesto el contenido del mismo se ha comentado la postura que la Dirección General de Tráfico había enviado en un documento a esta Subcomisión donde se decía que se oponía a este sistema de exámenes. Han intervenido varias personas que básicamente estaban de acuerdo con la postura de la Dirección General de Tráfico.

En definitiva, España no va a apoyar esta propuesta y su postura es estar en contra de ella.

D. Jesús Soriano dice que un argumento que se puede llevar es que se puede hacer en parte presencial y en parte telemática. D^a Silvia García le aclara que únicamente se está hablando del examen y no de la formación.

Punto 4.- Otros asuntos.

D^a Silvia García comienza este punto diciendo que la Dirección General de Transportes Terrestres ha elaborado una interpretación acerca del concepto de cargador/descargador contenido en su 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. La interpretación está contenida en dos folios y se va a proceder a su distribución a los presentes, además se va a enviar por correo electrónico y también se va a poner en la página web. Lamenta que no se haya podido distribuir antes para que los presentes la pudieran haber tenido antes de la reunión. Y se espera que ayude a clarificar la figura del cargador/descargador y que los presentes difundan esta interpretación.



D. Eduardo Gómez quiere comentar que cuando se hicieron las jornadas de exposición del Real Decreto 97/2014 se dio la interpretación existente en ese momento por parte de la Dirección General de Transportes Terrestre, lo que ha ocurrido es que la citada Dirección General ha cambiado el criterio en el sentido que se puede leer en el documento distribuido.

D. Jesús Soriano y D. Fernando Fernández da la gracias a D^a Silvia García y a D. Eduardo Gómez por esta interpretación al ser muy importante para el sector.

D^a Silvia García dice que este documento se va a adjuntar a el acta de esta reunión y en actas anteriores se hará una referencia para que se consulte el anexo del acta de hoy en lo que a este tema se refiere y evitar confusiones.

D^a Silvia García comenta que al Ministerio de Industria, Energía y Turismo se le ha pedido una interpretación sobre el grado de llenado máximo, nos la ha remitido por correo electrónico. Va a proceder a su lectura y también se incorporara en un anexo a esta acta.

Después de su lectura, D^a Silvia García aclara que lo que el citado Ministerio interpreta que se refiere al grado máximo de llenado según la fórmula del ADR. Independientemente de que se haya llegado o no a ese llenado en el momento de la carga. Este documento es la interpretación del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y como en el caso anterior, lo importante es tener una directriz clara.

D. Arturo García pregunta que para la carga de sólidos el ADR no establece un grado de llenado máximo, cómo se podría solucionar este tema.

D. Enrique Sánchez entiende que no le aplica, es para las cisternas con líquidos, para los gases no es necesario porque la carga máxima permitida la tiene puesta en la placa de características que debe poner para cada gas que puede transportar. Y en el tema de sólido no hay grado de llenado, por tanto no le aplica el grado máximo.

D. Eduardo Gómez dice que ha detectado un fallo, en el Art. 43 del Real Decreto 97/2014 no se hace ninguna referencia a que sean líquidos se habla de cisternas en general, que no es razonable, está de acuerdo, pero no está puesto en el citado artículo. En principio no afectaría al grado de llenado puesto que no está en la fórmula en el ADR. Entiende que sería así.

D. José Antonio Rodríguez dice que si hay grado de llenado en productos que no son líquidos con disposiciones especiales específicas aplicables. No hay fórmula pero hay grado de llenado establecido.

Otra cuestión que se plantea es que si para la carga de fuel que no se prevé grado de llenado en el ADR, habría obligación de ponerlo, al no tratarse ni de inflamable, ni de tóxico, ni corrosivo. Es una materia peligrosa para el medio ambiente y en el apartado de llenado máximo no figura una fórmula.

D^a Silvia García contesta que figurara en el ADR-2015.

D. Enrique Sánchez comenta que de acuerdo con lo que dice el apartado 4.3.2.2.1 dice claramente los siguientes grados de llenado no podrá sobrepasarse en el transporte de cisternas líquidas a temperatura ambiente.

D. Eduardo Gómez no le ve mayor problema, salvo que el ADR diga que una materia sólida o en polvo no se puede llenar más de una cierta cantidad tienen que respetar la cantidad indicada y otra materia si no tiene indicado fórmula o ni otra referencia no tiene grado de llenado.

D. Enrique Sánchez cuando se hizo la redacción del Real Decreto se puso “podrá” en lugar de



“deberá”, y esto con respecto a los kilos es fundamental porque si no se puede verificar. D. Eduardo Gómez le informa que va en la corrección del RD 97/2014.

D^a Silvia García dice que hay otro punto sobre el que se ha pedido hacer una aclaración, es sobre el transporte de las bebidas espirituosas de alta graduación. Hay dos números ONU, el alcohol etílico y el otro es el de las bebidas espirituosas como tales.. La cuestión es que es que las cisternas españolas que están habilitadas para el transporte de bebidas espirituosas no lo están para alcohol etílico, ha habido unas diferencias de interpretación entre el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad ; el primero ha solicitado de esta Comisión que pida al Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad una interpretación, que nos ha llegado ayer, que se remitirá al Ministerio de Industria, Energía y Turismo para que la distribuya entre sus OCAS para que se pueda realizar este transporte y habilitar a las cisternas, que tienen que ser de uso alimenticio y mercancías peligrosas, pero no solamente para el transporte del número ONU 3065, bebidas alcohólicas, sino también para el alcohol etílico.

D. José Luis Rodríguez interviene para decir que en ocasiones, en España y Francia, se están encontrando problemas con la asignación de número ONU del etanol, que en ocasiones llevan alcohol etílico y están interpretando que debe ser transportado como bebida alcohólica, cuando no es un producto que se vaya a ingerir directamente.

D^a Silvia García dice que lo que D. José Luis Rodríguez está comentando es el origen de todo el problema y es que las cisternas españolas cuando van a cargar a Francia tienen un problema porque el número ONU corresponde al alcohol etílico, y las cisternas españolas solo están habilitadas para el transporte de bebidas alcohólicas, se espera, aunque no lo puede garantizar, que la respuesta del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad sirva para que el Ministerio de Industria, Energía y Turismo empiece a habilitar las cisternas para el transporte de los dos números ONUs y así espera este problema se resuelva de manera positiva.

D^a Silvia García quiere informar a los presentes que la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas ha habilitado un servicio de información sobre normativa disponible para todo aquel que lo quiera consultar, con el fin de todos aquellos que lo deseen puedan tener información actualizada de todo lo que se refiere a la legislación sobre este tema. Se puede solicitar la inscripción a este servicio escribiendo a la dirección mercancias.peligrosas@fomento.es. Todos los integrantes de las distintas subcomisiones que integran esta Comisión van a ser dados de alta. Los correos que se envían habitualmente para las convocatorias a las reuniones se van seguir enviando de la misma forma, y todo lo relacionado con la normativa y los cambios en ella se va a enviar por el buzón antes indicado. Si hay alguna persona que no desee esta información nos lo tendría que decir expresamente. Y si conocen a alguna persona o empresa que les pudiera interesar que nos envíen sus datos para darles de alta. Como hoy no están presentes todos los miembros de esta Subcomisión se comunicará esto mismo por correo electrónico.

D. Eduardo Gómez quiere hacer un comentario sobre el Art. 24 del nuevo Real Decreto 97/2014, que es el primero del Capítulo 5 sobre los consejeros de seguridad. Se ha puesto que al consejero de seguridad no se le requiere cuando los transportes están realizados por las fuerzas armadas y los cuerpos de seguridad del Estado y en el punto b) cuando se vean afectadas las mercancías por algún tipo de exención en las condiciones y cantidades previstas en el ADR. El problema es que en el Real Decreto 551/2006 no se había puesto en condiciones y cantidades previstas en el ADR., ponía “por algún tipo de exención del ADR”. La cuestión es que como en el RD 551/2006 no se especificaba tanto hubo una interpretación de la Comisión Permanente, en el sentido de que en el 1.1.3.6, a efectos solamente del consejero de seguridad se les aplicaba las exenciones cuando no se superaban las cantidades del 1.1.3.6, tanto para bultos como para cisternas. Así, las descargas de gasóleos, por ejemplo, hasta 1.000 litros estaban exentos de consejeros de seguridad. Como en la redacción del nuevo real decreto se ha puesto “en condiciones y cantidades previstas en el ADR”



para las cantidades limitadas no hay problemas, pero cuando se habla de las condiciones en el 1.1.3.6 se está refiriendo a bultos. Ha solicitado a D^a Silvia García que exponga este tema a la siguiente Comisión Permanente y solicita que se ratifique el acuerdo a que se llegó sobre este tema en la reunión de la Comisión Permanente del día 19 de diciembre del 2005. En el caso que se ratifique se seguirá actuando igual y en caso de que no se ratifique será preciso el consejero de seguridad.

D. Enrique Sánchez desea hacer varias preguntas. La primera se refiere al punto 3.3 del documento que se ha entregado hoy, hace referencia a la aplicación de la ley 15/2009, donde dice que “a lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, a cuyo tenor, la persona que hubiese realizado las operaciones de carga o de descarga soportará las consecuencias de tales daños.”, la ley 15/2015 cuando habla del soporte de los daños habla del expedidor y del destinatario, no de quien realiza las operaciones (art. 20.2).

D. Eduardo Gómez dice que el documento a que se refiere no está redactado ni por D^a Silvia García ni por él, solamente se han encargado de su difusión a los miembros de esta Subcomisión. Está redactado por el Subdirector de Normativa de la Dirección General de Transporte Terrestre y será la persona indicada para resolver las dudas que sobre él surjan.

D. Enrique Sánchez dice que la siguiente pregunta que desea plantear es sobre las exenciones. El ADR establece las exenciones del consejero de seguridad a las empresas que no realicen una serie de actividades, mientras que en el documento distribuido las exenciones se ha aplicado a las actividades.

Es decir, si en una empresa que realiza actividades bajo el 1.1.3.6 y fuera del 1.1.3.6 el consejero de seguridad actuaría exclusivamente en las que estuvieran por encima del 1.1.3.6. Lo que quiere decir que muchísimas empresas sobre todo en el tema de embalado, la carga etc. no se sabe a priori ese tema, es decir ,si es o no es, y después no se sabe si un bulto va destinado a un sitio u otro hasta que se carga y además cuando se carga en el camión puede salir como 1.1.3.6, pero resulta ser que no. Ha estado analizando lo que se está haciendo en otros países, en Francia dicen muy claro que solamente cuando se produzcan actividades por debajo de las exenciones. Piensa que es un punto que va a generar muchos problemas y más a la hora de todos estos temas, además el ADR dice a empresas y nosotros hemos puesto actividades que son dos conceptos distintos.

D. Eduardo Gómez contesta que no le ve ningún problema, porque desde el año 2000 se está funcionando así.

Para D. Enrique Sánchez se ha cambiado el criterio antes se hablaba de empresas y ahora se refiere a actividades, y pensaba que con los comentarios que se habían hecho se iba a cambiar.

D. Eduardo Gómez dice que no está previsto hacer ningún cambio al texto del Real Decreto 97/2014. Lo que si se va a sacar es una corrección de errores, y esto no lo es.

D. Enrique Sánchez dice que el ADR se refiere a empresas y en el Real Decreto 97/2014 se habla de actividades y pregunta si es lo mismo. D. Eduardo Gómez le dice que es lo mismo.

Otra cuestión que desea preguntar D. Enrique Sánchez es sobre el tema de las visitas. La cuestión que plantea es que si en una determinada instalación hay distintos consejeros asignados para poder cubrir las mismas actividades y ser más operativos la visita la tiene que hacer todos o uno solo.

D. Eduardo Gómez contesta que el acta, que es control de las visitas, tiene que ir firmado por el consejero y el encargado de la planta o instalación. D. Enrique Sánchez dice que si, por ejemplo, hay diez consejeros asignados a esa instalación deben de firmarla todos. D. Eduardo Gómez contesta



que con que firme uno es suficiente.

D. Enrique Sánchez dice que lo que hay que hacer es una visita al año a la instalación.

D. Eduardo Gómez sigue pensando que es un anacronismo, ahora que existe el parámetro de seguridad que se sigan nombrando cinco o seis consejero de seguridad para una misma empresa.

D. Enrique Sánchez dice que si operativamente resulta que no es una persona la que está asignada solamente porque si no sería obligatoriamente encargada de hacer la visita.

D. Eduardo Gómez dice el informe de evaluación tiene que ir firmado por un consejero de los nombrados y el representante y hay que guardarlo durante un año.

D. Javier de Mauricio quiere referirse a la pregunta que ha hecho D. Enrique Sánchez sobre la carga y descarga cuando el responsable es el expedidor o el transportista se puede resolver en el apartado 3.4.

D. Fernando Fernández desea hacer varias preguntas. La primera pregunta es sobre el correo electrónico que se va a habilitar para consultas al público en general.

D^a. Silvia García aclara que no es un correo electrónico para consultas. Se ha creado para el envío de la nueva normativa que se vaya publicando. E invita a todos aquellos que lo deseen a darse de alta para lo que es necesario que nos remitan sus datos. Su fin es mantener y actualizar toda la normativa que se publique y pudiera interesar a este sector.

D. Fernando Fernández pregunta que si también puede usarse como una comunicación bilateral.

D^a Silvia García recuerda que todos los que integran esta Subcomisión tienen los correos electrónicos de las personas que conforman esta Comisión, y que también se pueden encontrar en la página web en los que se pueden hacer todas las consultas que se estimen oportunas. El nuevo buzón destinado principalmente para enviar información a todas las personas que han manifestado el deseo de recibirla.

D. Fernando Fernández sugiere que se habilite solo para la emisión y no para la recepción. D^a Silvia García contesta que no se va a inhabilitar, en principio, y solo en el caso de que el volumen de correos que se recibe sea muy grande se pensaría en la inhabilitación de la recepción, ya que a través de este buzón se recibe las consultas internacionales e interesa que nos sigan llegando por ese canal.

Otra cuestión que desea hacer D. Fernando Fernández es sobre a los extintores que según el 8.1.4 del ADR deben de estar protegidos de las inclemencias del tiempo, para su correcta conservación. Hay algunos agentes que exigen, levantan boletín e imponen sanciones por no llevarlo en una caja, por ejemplo. Esto no ocurre en toda España, pero si se está difundiendo entre los agentes de control esta práctica. Entiende que no se evidencia salvo que el extintor no se encuentre en las condiciones debidas. Pero entre los transportistas está corriendo un rumor que deben llevarlo en la cabina o llevarlo en una caja o en un saco. Lo que pide a D. Eduardo Gómez es que le diga la manera correcta de actuar en este caso.

D. Eduardo Gómez indica que el tema de formación tanto a los agentes como a los servicios de inspección lo da él y es una de las cosas que está dentro de los puntos que se estudian. Puede haber personas que no son especialistas de transportes y lo estén interpretando así, puede ser, y cuando hagan el curso de especialista sabrán la forma correcta de actuar. Ahora mismo hay en la



Agrupación de Tráfico unos 380 agentes especialistas de transportes de los más de ocho mil que la integran y el resto tienen la formación básica.

D. Fernando Fernández dice que el problema no es tanto de los agentes, que intentan hacer bien su trabajo, puede ser por el instructor.

D: Eduardo Gómez dice que el instructor también recibe formación. Pero estos son funcionarios que muchos de ellos cumplidos los dos años piden destino a otros sitios. Puede ser que estas denuncias han llegado a instructores que no han dado el curso y las tramitan la solución es presentar un recurso a las mismas.

Dª Silvia García dice que se puede dejar constancia en el acta de esta Subcomisión de que no se es consciente de ningún requerimiento de ningún envoltorio que deba llevar el extintor.

D. José Antonio Rodríguez quiere preguntar sobre las cisternas al vacío. Entre los documentos anexos al R.D. 551/2006 estaba un documento de certificado de aprobación para cisternas que operan al vacío, y ha desaparecido en el actual RD 97/2014. En normas legislativas de referencia sigue estando la orden ministerial que regula este documento.

Dª Silvia García contesta que se trasladará esta consulta al Ministerio de Industria, Energía y Turismo para que estudie este tema.

D. Fernando Fernández desea hacer otra consulta. Piensa que es una propuesta que puede llevar España a las reuniones internacionales del ADR, sobre los informes anuales, le parece una incongruencia que los equipos de gammagrafía industrial era absurdo poner el peso total, que es una barbaridad comparado con la fuente radiactiva, que lleva, y como resultado salían unos transportes y unas carga/ descarga de la Clase 7 muy grandes. El criterio era poner la cantidad de la fuente radiactiva. Pero en el ADR habla de que el bulto es el contenido junto con el embalaje. Pregunta de qué forma se podía matizar, por ejemplo en una carta de porte, el peso que hay que poner en una máquina de ese tipo de gammagrafía industrial, que es un bulto de tipo A, y la diferencia está entre poner pocos gramos a tener que poner entre 20-30 kilos.

Dª Silvia García sabe que el Consejo de Seguridad Nuclear es consciente de esta problemática y lo que desconoce si tienen alguna propuesta para intentar atajarlo. Pero este tema es para presentarlo en la Reunión Común al afectar también a ferrocarril. Le pide que le envíe un correo electrónico para estudiarlo en profundidad.

D. Javier de Mauricia dice que en nombre de ANLIC, y quiere que figure en acta, desea felicitar a los responsables de esta Subcomisión, tanto por la labor que están haciendo aquí como por la que están haciendo en Ginebra que la califica de ejemplar.

Dª Silvia García da las gracias por el comentario y comunica que la próxima reunión se celebrará en la segunda semana de septiembre. En breve se enviarán los documentos que se han publicado para el Subcomité por si hubiera algún tema que les afecte

Y añade que en función de comentarios de las personas que han participado a través de los medios telemáticos se enviará el enlace o no para la siguiente reunión.



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 13:30 horas, del día veintinueve de abril de dos mil catorce.

Madrid, 29 de Abril de 2014.

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

Se adjuntan al acta Anexo I, Anexo II y Anexo III



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTE
TERRESTRE

12Pe/ES/MC

Madrid, 28 de abril de 2014

Interpretación acerca del concepto de cargador y descargador contenidos 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.

En relación con las diversas consultas formuladas a esta Dirección General acerca de la adecuada interpretación de los conceptos de cargador y descargador contenidos en el texto del 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, hemos de informar lo siguiente:

1. A juicio de esta Dirección General, no parece que exista contradicción alguna entre lo dispuesto en los artículos 3 y 37 de la referida norma que induzca a dudas interpretativas.

El artículo 3 define a quién deben entenderse referidas todas las menciones al cargador o al descargador contenidas en el Real Decreto, pero no establece las reglas de aplicación para determinar a quién le corresponde asumir dicha posición.

Tales reglas son definidas claramente en el artículo 37 del Real Decreto.

2. Conforme a lo que se establece en la letra f) del artículo 3 del Real Decreto, ha de entenderse que el cargador es la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga.

Así pues, el cargador es la persona que asume la obligación, y la consiguiente responsabilidad, de efectuar la carga de la mercancía.

Evidentemente, cuando el empresario individual que haya asumido esta obligación no realice las operaciones de carga por sí mismo sino que la cumpla mediante sus trabajadores u otros auxiliares o colaboradores externos o internos, esa obligación y responsabilidad no se traslada a éstos, sino que continúa correspondiente a aquél.

En todo caso, cuando la empresa que asume la obligación de efectuar la carga es una persona jurídica, las responsabilidades derivadas de esta operación continuarán correspondiendo a ésta aunque, obviamente, realice la operación mediante sus propios trabajadores u otros colaboradores externos o internos.

Otro tanto cabe decir en relación con el descargador y la obligación de efectuar la descarga del vehículo.

3. El artículo 37 del Real Decreto establece las reglas que permiten determinar a quién le corresponde realizar las operaciones de carga y descarga en un transporte de mercancías peligrosas por carretera, conforme a los siguientes criterios:

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTE
TERRESTRE

- 3.1. La regla general es que el transportista y el expedidor, en el caso de la carga, y el transportista y el destinatario, en el de la descarga, pueden pactar libremente quién asume la obligación de realizar tales operaciones.

La prueba de la existencia de un pacto al efecto corresponderá, obviamente, a quien la alegue.

- 3.2. Cuando nada se hubiese pactado (o no se pruebe la existencia de un pacto al efecto), deberá entenderse que corresponde al expedidor realizar las operaciones de carga y al destinatario las de descarga, salvo en los supuestos de transporte de combustibles para uso doméstico o de repostajes de combustibles efectuados en determinadas condiciones, en los que realizarlas corresponderá al transportista.

- 3.3. Para determinar a quién corresponde la responsabilidad por las consecuencias de los daños derivados de las operaciones de carga y descarga el artículo 37.3 se remite, como no podía ser de otra manera, a lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, a cuyo tenor, la persona que hubiese realizado las operaciones de carga o de descarga soportará las consecuencias de tales daños.

No obstante, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20.2 de la referida Ley, el transportista responderá de los daños debidos a una estiba inadecuada de las mercancías en los supuestos en que, aun habiéndose realizado la carga por el expedidor, éste se haya atendido a las instrucciones del transportista en la realización de dicha estiba.

Parece evidente que quién alegue la existencia de tales instrucciones y su correcta aplicación deberá probarla.

- 3.4. Como supuesto especial, el segundo párrafo del apartado 3 del artículo 37 del Real Decreto señala que, no obstante la regla general, cuando el que haya realizado las operaciones de carga, sea el expedidor o el transportista, o de descarga, sea el destinatario o el transportista, se haya atendido a las instrucciones impartidas al efecto por el titular de las instalaciones en que tales operaciones se realicen, será éste quien responda de las consecuencias de tales operaciones.

Como en el caso anterior, parece que quién alegue la existencia de tales instrucciones y su correcta aplicación deberá probarla.

Ministerio de Fomento
EL DIRECTOR GENERAL
El Director General
de Transporte
Terrestre
Joaquín del Moral Salcedo



MINISTERIO
DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES
E IGUALDAD

aecosan

agencia española
de consumo,
seguridad alimentaria y nutrición

SECRETARÍA - SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD ALIMENTARIA

16 ABR 2014

SALIDA Nº 677

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD
ALIMENTARIA

28 ABR. 2014

Comisión para la Coordinación del Transporte
de Mercancías Peligrosas

ENTRADA

3

O F I C I O

S/REF.:

N/REF.: VRG/ARB

FECHA: 15 de abril de 2014

ASUNTO: ALCOHOL ETILICO COMO PRODUCTO
ALIMENTICIO

Sra. Silvia García Wolfrum

Jefe de Área de la Comisión de Coordinación del
Transporte de Mercancías Peligrosas.

Ministerio de Fomento

En relación con su consulta sobre si el Alcohol etílico 96% destinado a uso de boca y farmacia es considerado como producto alimenticio, le indico que el *Reglamento (CE) nº 178/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2002, por el que se establecen los principios y los requisitos generales de la legislación alimentaria, se crea la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria y se fijan procedimientos relativos a la seguridad alimentaria*, establece en su artículo 2 la definición de alimento, según la cual:

Se entenderá por «alimento» (o «producto alimenticio») cualquier sustancia o producto destinados a ser ingeridos por los seres humanos o con probabilidad razonable de serlo, tanto si han sido transformados entera o parcialmente como si no.

«Alimento» incluye las bebidas, la goma de mascar y cualquier sustancia, incluida el agua, incorporada voluntariamente al alimento durante su fabricación, preparación o tratamiento. Se incluirá el agua después del punto de cumplimiento definido en el artículo 6 de la Directiva 98/83/CE y sin perjuicio de los requisitos estipulados en las Directivas 80/778/CEE y 98/83/CE.

Así mismo el reglamento establece en el mismo artículo que «Alimento» no incluye:

- los piensos;
- los animales vivos, salvo que estén preparados para ser comercializados para consumo humano;
- las plantas antes de la cosecha;
- los medicamentos tal y como lo definen las Directivas 65/65/CEE (1) y 92/73/CEE (2) del Consejo;
- los cosméticos tal como los define la Directiva 76/768/CEE del Consejo (3);
- el tabaco y los productos del tabaco tal como los define la Directiva 89/622/CEE del Consejo (4);
- las sustancias estupefacientes o psicotrópicas tal como las define la Convención Única de las Naciones Unidas sobre Estupefacientes, de 1961, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Sustancias Psicotrópicas, de 1971;
- los residuos y contaminantes.

El Reglamento (CE) nº 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativo a la higiene de los productos alimenticios, establece las condiciones generales que han de cumplir los operadores de empresa alimentaria en todas las etapas de la producción, la transformación y la distribución de alimentos bajo su control.



Por otra parte, el *Reglamento (CE) Nº 110/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2008, relativo a la definición, designación, presentación, etiquetado y protección de las indicaciones geográficas de bebidas espirituosas y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1576/89 del Consejo*, establece en su artículo 3 sobre Origen del alcohol etílico, lo siguiente.

1. El alcohol etílico utilizado en la producción de las bebidas espirituosas y de todos sus componentes únicamente podrá ser de origen agrícola, en el sentido del anexo I del Tratado.
 2. El alcohol etílico utilizado en la producción de bebidas espirituosas deberá atenerse a la definición contemplada en el punto 1 del anexo I del presente Reglamento.
 3. Cuando se utilice alcohol etílico para diluir o disolver colorantes, aromas o cualquier otro aditivo autorizado, utilizados en la elaboración de las bebidas espirituosas, solo podrá emplearse alcohol etílico de origen agrícola.
 4. Las bebidas alcohólicas no contendrán alcohol de origen sintético ni alcohol que no sea de origen agrícola en el sentido del anexo I del Tratado.
- Y el anexo I, apartado 1), dispone las características que tiene que cumplir el alcohol etílico de origen agrícola.

Por tanto, si el alcohol etílico de origen agrícola, destinado a la producción de bebidas espirituosas, cumple todas estas condiciones, sí se considerará un alimento. En cambio si es un medicamento, no sería producto alimenticio.



LA SUBDIRECTORA GENERAL

Rosa Sanchidrián Fernández



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, ENERGÍA
Y TURISMO



DIRECCIÓN GENERAL DE
INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y
MEDIANA EMPRESA

Subdirección General de Calidad y
Seguridad Industrial



Comisión de Coordinación de
Transportes Mercancías Peligrosas
A/A Silvia García Wolfrum
Ministerio de Fomento
Paseo de la Castellana 67
28046 Madrid

Madrid, 24 de junio de 2014

Se han presentado dudas sobre la interpretación del artículo 43 del 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.

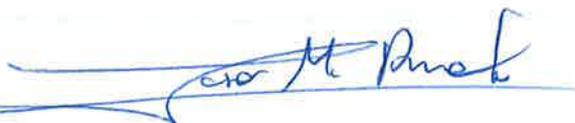
En el citado artículo se indica: "El cargador de cisternas, o llenador, hará constar en la carta de porte, el grado de llenado máximo que corresponda a cada materia y a cada depósito, en caso de tratarse de una cisterna compartimentada, de conformidad con el ADR".

Considerando que el artículo 32 del derogado Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, indicaba lo siguiente: "El expedidor indicará al cargador de cisternas y hará constar en la carta de porte, o en documento anexo, el grado de llenado que corresponda a cada materia y recipiente, de conformidad con el ADR".

Teniendo en cuenta que, mientras el Real Decreto 551/2006 hablaba de "**grado de llenado que corresponda**", el Real Decreto 97/2014 habla de "**grado de llenado máximo que corresponda**":

Esta Unidad informa que el artículo 43 del Real Decreto 97/2014, refiere al grado de llenado **MÁXIMO**, según la fórmula de los puntos 4.2.1.9 y 4.3.2.2 del ADR, siendo el grado máximo que se podría haber llegado a alcanzar en el momento del llenado, pero que no necesariamente se ha debido de alcanzar.




José Manuel Prieto Barrio
Subdirector General de Calidad y
Seguridad Industrial