



ACTA DE LA REUNIÓN DE 26 DE MARZO DE 2014
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

<p>Presidente:</p> <p>D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.</p> <p>Asisten:</p> <p>D^a Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.</p> <p>D^a. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.</p> <p>D. José Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.</p> <p>D^a Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento</p> <p>D^a. Noelia San Millán, del Ministerio de Fomento.</p> <p>D^a Carmen Casal, del Ministerio de Fomento</p> <p>D^a Elena Moreno, Gobierno Vasco</p> <p>D^a M^a Carmen Ciges, de la Generalidad Valenciana</p> <p>D. Eduardo García López, de AECOS</p> <p>D. Julián Ferrando, de AECOS</p> <p>D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE</p> <p>D. Vicente Dopico Paz, de AECSE.</p> <p>D^a Clara Alonso, de ANAIP</p> <p>D. Oscar pardo, de ANAIP</p> <p>D. Miguel Antonio Carcelén, de ANPROMEP</p>	<p>a</p> <p>En Madrid, a las 09:00 horas del día 26 de marzo 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.</p> <p>Esta reunión es monográfica para presetar el 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.</p> <p>La presentación se hace por parte de D. Eduardo Gómez Gómez, de la D.G. de Transporte Terrestre, menos el capítulo 3, que, al no haber podido venir a la reunión ningún representante del Ministerio de Industria lo hace D^a Silvia García Wolfrum, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.</p> <p>Tras realizarse la presentación del texto, se abre el debate al respecto.</p> <p>D. Fernando Fernández desea hacer tres apreciaciones breves. Una es que cómo va a salir la corrección de errores con la nueva Ley 9/2013, que ha modificado la LOTT, se ha cambiado el nombre del registro de actividades auxiliares del transporte, en este Real Decreto se está citando de la forma antigua, propone corregirlo para que se ajuste a la nueva LOTT.</p> <p>La otra apreciación es que ha oído a Eduardo mencionar la palabra máximo al dirigirse al grado de llenado y le ha gustado, porque el grado máximo no es el grado efectivo, es simplemente para matizar las dudas que últimamente ha habido con alguna asociación que interpreta a través de la firma del documento de Eduardo que es el grado efectivo el que hay que poner en la carta de porte ,según lo que ha dicho es el grado máximo.</p> <p>D. Eduardo Gómez indica que eso es una discusión que ya se ha tenido durante mucho tiempo, primero ese dato es requerido por el Ministerio de Industria, pero a día de hoy no se ha manifestado para realizar una interpretación</p>
---	---



D. Julio Viartola Molinero, de AFARES

D. Dulsé Díaz, de CETM

D. Felipe Valiente Pablo, de ASORCO

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

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D^a Monserrat Mora Lázaro, de AME

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Juan Munera Carretero, de Comisiones Obreras.

D^a Lucia Páramo, de AEUTRANSMER

D. Jorge Mérida Lozano, de ASOCIACIÓN DE FABRICANTE DE GASES.

D^a Sara Esteves Ayuso, de CEPASA

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

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

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D. Antonio Barba Garcia, DGM ESPAÑA, S.L.

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

D: Francisco Pérez Nuevo, de AEGIC

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL PETROLEO, S.A.

D. Esteban González Maestre, de REPSOL QUIMICA

D. Julio Villaescusa Izquierdo, de FENADISMER

D^a Vanesa Lozano, ASETRANS

D. José Pérez García, de ANLIC

D. Marino Viguera Martos, de ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE CONSEJEROS DE SEGURIDAD

al respecto. Personalmente es de la interpretación de que el grado de llenado depende de la temperatura, con lo cual habrá en cada momento un grado de llenado máximo, aplicando la fórmula que aparece en el ADR que va en función de la temperatura. No es que estemos hablando de grado de llenado máximo, del gasóleo 95%; en unos casos será el 94,8 y en otros el 95,2 dependiendo de si es invierno o si es verano, soy de esa opinión personal. A efectos de control la única forma de controlar que se respete en carretera el grado máximo es indicar el grado máximo real y es hacer una regla de tres, en la carta de porte tengo la cantidad transportada en el placa de la cisterna, tengo la capacidad máxima de la cisterna y en una regla de tres si tienes un compartimento de 5.000 litros ese es el 100% y llevo 990 me da el grado máximo real. Por eso es de la opinión de que el que hay que indicar el máximo grado de llenado real, no el teórico porque si aplicamos la fórmula va a salir dependiendo de la temperatura una cosa u otra. Pero esta redacción es de Industria con lo cual esto es una opinión personal suya solamente.

D: Fernando Fernández está de acuerdo con lo que dice de aplicación de la fórmula, pero siempre el Real Decreto históricamente se ha referido al grado de llenado según el ADR, en el cual habla del grado máximo de llenado calculando la fórmula. Está de acuerdo con la primera parte del comentario anterior, pero la segunda parte que es que si la cisterna hay que poner el 50% eso es algo que es del Ministerio de Industria que lo hubiera dicho Industria pero que diga Eduardo Gómez hace que los agentes pasen a denunciar por no llevar el grado efectivo de llenado y estamos hablando siempre del máximo. La otra apreciación es que se han incorporado a este Real Decreto un par de acuerdos multilaterales, pero como sigue en vigor, por ejemplo, el de la venta en ruta los multilaterales pone que el documento de control hay que hacer mención a que va conforme al 1.5.1, es decir que eso habría que aclararlo si o si no.

D^a Silvia García indica que en principio ahora viene duplicado, si quieres te puedes acoger al multilateral, pero no tienes por qué hacerlo con la inclusión en este Real Decreto ya viene incluido dentro de la legislación nacional y no tienes por qué hacer referencia a un acuerdo multilateral. Sí que tienes que hacer referencia en el caso anterior del idioma al multilateral si estás en Portugal, porque la legislación portuguesa todavía no lo ha incorporado, por lo demás es una exención que ya no tienes.

D. Marino Viguera quiere formular varias preguntas muy concretas. En el caso de la operación de descarga de pacto en contrario en instalaciones agrícolas entiende que es potestativo dado que pone podrán, bien está pensando que otro tipo de pactos en contrario, por ejemplo un distribuidor de gasóleo que tenga pacto en contrario con una panadería o un consumidor de gasóleo de una



D. Juan Sánchez, de FITOLOGISTICA
D. Fernando Cado, AFGIM
D. Antonio García Gimeno, de AEGIC
D. Manuel Pérez, de FEDECOS
D^a Margarita Santamaría Carranero, de ITENE
D. Andrés García Estrella, de Transportes Martín, S.L.
D. Aitor Agea Gómez, de D.G.M.
D^a Laida Mestre Suñé, de TCS TRANS, S.L.
D^a Clara Iriarte, de AFGIM
D. José Paños Martínez, de FORMATER
Secretaria:
M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

pequeña industria también existe, en este caso, la posibilidad de pacto en contrario.

D^a Silvia García dice que tal y como está redactado en este momento cree que no.

D. Marino Viguera pregunta entonces como podemos referirnos o hacer referencia a que tiene que existir un pacto en contrario entre un transportista y una estación de servicio, por ejemplo, en este caso no se estaría hablando de una actividad agrícola pero si se necesitaría un pacto en contrario.

D. Eduardo Gómez dice que no ha dicho eso. Una cosa es la ley del contrato y otra cosa es el Real Decreto, la Ley del contrato te permite la cesión mediante cualquier documento contractual de obligaciones, responsabilidades etc. Este Real Decreto solo permite los pactos en contrario para instalaciones agrícolas, pero ahí tienes la Ley de Contrato, y se puede seguir manteniendo ese "pacto en contrario", pero no amparándose en el Real Decreto, sino amparándose en el artículo 20 de la Ley del Contrato.

D. Marino Viguera pregunta si sería válido ese pacto.

D. Eduardo Gómez indica que los documentos contractuales entre empresas son todos válidos.

D. Marino Viguera indica que en este caso, la segunda pregunta, si un distribuidor de gasóleo que tuviera un vehículo, por ejemplo, con un solo empleado, como hemos comentado, tendría un valor de seguridad de 3, y este señor o esta empresa tiene un pacto en contrario con dos panaderías y tres instalaciones agrícolas, cuál sería su valor de seguridad?

D. Eduardo Gómez, evidentemente si se está haciendo responsable de esas maniobras de descarga son empleados suyos.

D. Marino Viguera indica que sería tres entonces.

D. Eduardo Gómez contesta que no, sería la suma de las panaderías y...

D. Marino Viguera le interrumpe diciendo que es que no son empleados suyos.

D. Eduardo Gómez continua diciendo que tendrían que visitar todas si son empleados de las panaderías.

D. Marino Viguera reitera que pero empleados de la panadería...

D. Eduardo Gómez dice que va a analizar las distintas opciones. Si el conductor descarga una cisterna, el conductor, si no hay nada escrito, el conductor es transportista y descargador. Si en esa maniobra sí interviene gente de la panadería, tendrá que relacionar ese valor de seguridad, si no interviene nadie de la panadería y solo interviene el conductor sigue manteniendo su valor de 3.



D. Marino Viguera indica que el distribuidor en el ejemplo que puso antes sería, si no interviene, sería el valor 3, aunque fuera el consejero de 3 panaderías y dos instalaciones agrícolas.

D. Eduardo Gómez indica que sí.

D. Marino Viguera comenta que entonces vais en la línea que yo he estado comentando, de todas formas, insisto, creo que hay una contradicción porque el punto segundo del artículo 37 dice, entiendo que lo contrario, salvo pacto en contrario la realización de las operaciones de descarga corresponde al destinatario, salvo pacto en contrario y yo entiendo que está diciendo lo contrario, que corresponde al transportista salvo pacto en contrario. Lo que quiere decir salvo pacto en contrario la realización de operaciones de descarga corresponden al destinatario. Párrafo segundo, al transportista le corresponderá siempre al combustible exclusivamente utilizado en uso doméstico, es lo contrario de lo que estas comentando.

D. Eduardo Gómez indica que luego más adelante en el artículo que habla de los pactos en contrario es cuando te dice que solo se pueden hacer en instalaciones agrícolas, esto sería de aplicación cuando sea una instalación agrícola.

D. Marino Viguera indica que eso no está claro, aquí metemos lo agrícola cuando nos conviene y cuando no decimos que no.

D^a. Silvia García dice que el artículo 38 dice claramente, tal cual, que solamente se puede aplicar para instalaciones agrícolas.

D. Marino Viguera indica que él habla del 37.2.

D^a. Silvia García indica que en el 37.2 todos leemos lo mismo, salvo pacto en contrario en la realización de carga y descarga corresponderá al expedidor y al destinatario.

D. Marino Viguera indica que para nada dice para instalaciones agrícolas.

D^a. Silvia García confirma que para nada dice instalaciones agrícolas.

D. Marino Viguera dice que luego, si el pacto en contrario se puede aplicar en base al artículo 20 de la Ley del Contrato, o en base al artículo 38 es posible, es necesario que exista un pacto en contrario porque si no el destinatario es el responsable.

D. Eduardo Gomez contesta que le ha dicho que sí, pero en función al artículo 20 de la Ley del Contrato. Y como está en función del artículo 20 la Ley del Contrato no tienes por qué hacer lo que dice el artículo 38 de comunicar a la Comunidad Autónoma para que se registre etc. etc.

D. Marino Viguera dice que quede claro que la responsabilidad de la descarga es del destinatario, salvo que haya pacto en contrario. Es exactamente lo contrario, que quede claro, que si no hay un pacto en contrario el destinatario es el responsable de las operaciones de descarga.

D. Eduardo Gomez indica que ya antes ha dicho que no piensa entrar en debates. Que lo escrito está escrito y todos sabemos leer el castellano y lo que pone ahí es lo que pone ahí y yo no tengo porque decir es así o no es así; bastante está diciendo que hay el artículo 20 de la Ley del Contrato que permite hacer lo que quieras entre empresas.

D. Marino Viguera realiza la última pregunta, para aclarar, el artículo 37.4 habla de que las operaciones de descarga no se puede realizar desde un IBC a un depósito, correcto. Salvo que se descargue el IBC del vehículo portador, quiere decirse que los distribuidores de gasóleo, que existen muchos, están distribuyendo en GRG y que ese GRG va anclado al vehículo portador que es el carrito, eso ya no se puede hacer.

D. Eduardo Gomez confirma que no, salvo que sea repostaje de maquinaria.

D. Marino Viguera dice que es una atrocidad, hay muchos distribuidores que hacen esa actividad, eso no se puede hacer.



D. Eduardo Gomez indica que es tan sencillo como desenganchar el carrito.

D. Marino Viguera comenta que no si el GRG va anclado al vehículo portador, no se puede desenganchar como el que se desengancha un cinturón de seguridad. Eso es imposible.

D^a. Silvia García indica que en este caso no se puede realizar .

D. Marino Viguera le contesta que si tú lo crees conveniente, pues ya está

D^a. Silvia García a su vez le contesta que el que ha publicado esto en el BOE sí lo ha creído conveniente.

D. Enrique Sánchez quiere hacer dos comentarios. Uno en relación con el grado de llenado. En el grado de llenado en las cartas de porte cree que lo que se busca con este aspecto es poder verificar en tránsitos en itinerario de transporte si se ha sobrepasado o no el grado de llenado de las cisternas. Está de acuerdo en que es el grado máximo de llenado y sería el aplicable por la fórmula en el momento de la carga a partir de hoy ya la variación del producto dentro ya no varía con lo cual. Si se hace por volumen, se calcula por la fórmula el grado máximo se echará ese y quedara el volumen a esa temperatura. Pero cuando va en kilos, el decreto dice se podrá y si se da en kilos en la carta de porte y se da en kilos la cantidad máxima permitida qué es lo que ocurre, por ejemplo, en las cisternas de gas, resulta que tiene que ir obligatoriamente en la densidad, porque si no hay forma, no es que “se podrá”, es que “se deberá”, que es lo que pusimos.

D. Eduardo Gómez recuerda que esto de kilos y esto de tanto por ciento fue una enmienda propuesta por D. Enrique Sánchez.

D. Enrique Sánchez reconoce que sí, pero que ponía “se deberá” y no “se podrá”.

D. Eduardo Gómez indica que se intentará en la corrección de errores modificarlo, eso sí es un error, se intentará cambiar deberá por podrá.

D. Enrique Sánchez reitera que sí es un error, y lo dice por si hay alguien en contra. Es que si no se dice la densidad con los kilos pues no se puede comparar con el volumen de la cisterna, que es el único dato que se tiene, entonces en gases, por ejemplo ya no es necesario poner grado de llenado porque tenemos obligatoriamente la cantidad máxima permitida por la placa de características con la cantidad máxima que tiene que ir con la carta de porte.

D. Eduardo Gómez repite que se intentará modificarlo, ahora no ve claro que lo acepten como error.

D. Enrique Sánchez comenta que el segundo punto es cuando un distribuidor, voy al cálculo del PSICS famoso, cuando yo soy un conductor que tengo varias estaciones, varios puntos donde estoy ejerciendo la función de consejero y hago la descarga, que tengo que considerar el PSICS por cada una de las empresas o solamente yo, yo soy el conductor de mi transporte, pero además soy descargador en ese lugar, por tanto, tengo que considerar los 3 puntos míos en mi transporte más los 3 puntos míos en la descarga de tal panadería etc., etc.

D. Eduardo Gómez indica que eso es lo que le he contestado a Marino. Si interviene alguien de otra empresa que no sea la tuya, pues tendrás que tener en cuenta esas personas, sino interviene nadie y el único que descarga es el conductor sigues con el mismo parámetro.

D. Enrique Sánchez indica que si no el límite de los 1.000 no tiene sentido porque se va a superar con creces.

D. Aitor Agea resalta un matiz en el artículo 30, en el tema del PSICS tiene una duda, es que justo detrás de la tabla en el redactado aparece la palabra “o subcontratados”. Entonces tiene la duda existencial de si a) primera duda, entiende que prevalece la definición del transportista con medios propios por tanto ningún operador logístico, sin flota propia deberá tener consejero de seguridad, entiendo por la definición de transportista. Pero entonces cree que se penaliza aquella empresa operadora logística con flota propia que además tenga subcontratados, porque en igualdad de condiciones, uno con flota propia, si además debe hacer constar los subcontratados, se les puede disparar el valor de PSICS con la suma de subcontratados que además tendrían,



se entienden a su vez, consejeros de seguridad designado propiamente y el valor ya estaría previsto y por otro lado se penalizaría. Si se permitiría el hecho de que un operador logístico sin flota propia, como no tiene que en teoría tener consejero de seguridad, por definición del transportista puede tener cuantos subcontratados quiera, que no penalizaría nunca en el PSICS.

D. Eduardo Gómez indica que el consejero de seguridad afecta no solo a las empresas transportistas, también a las cargadoras, descargadoras y embaladoras.

A D. Aitor Agea le parece correcto.

D. Eduardo Gómez indica que si ese operador logístico hace funciones de cargador o descargador, pues tendrá que tener su consejero, tenga flota propia, o no tenga flota propia.

D. Aitor Agea pregunta que pasa si es agencia pura.

D. Eduardo Gómez indica que en ese caso no hay nada, evidentemente sino tiene ni almacenamiento, ni hace carga ni descarga, ni transporte, pues no es nada. Es expedidor si es que contrata algo.

D. Aitor Agea dice que en el mismo caso dos operadores logísticos idénticos, solo que uno tiene un vehículo en propiedad que usa también para hacer transporte, y otro solo opera con subcontratados los dos a la vez, el primero, el que tiene flota, un vehículo fotocopia tendría que asumir todas las subcontratas que tuviera y el otro no.

D. Eduardo Gómez indica que los subcontratados cuando sean empresas de transporte o autónomos, lo que sea, tendrán su consejero de seguridad y ese consejero de seguridad habrá dado su valor de seguridad de cada uno, el 3 vale, y el operador logístico sino tiene nada pues no tiene nada.

D. Aitor Agea indica que el que tenga tampoco le computa.

D. Eduardo Gómez indica que si fuera, entiende, que no que serían los consejeros de cada uno.

D. Aitor Agea indica que ahí está, ahí voy, vale OK.

D. Eduardo Gómez indica que hace memoria de las propuestas que en su momento se realizaron en la subcomisión, los subcontratados se referían a los empleados que están allí, si en un momento dado que subcontrato tres mozos de almacén, esos son subcontratados

D. Aitor Agea resalta que quería que quedase claro.

D. José Luis Henche indica que tiene algunas dudas; en realidad hasta el momento tenía muy claro cual era la figura del cargador – descargador, pero ahora lo que tenía claro ha dejado de tenerlo. En su caso concreto, con conductores que en cargaderos automáticos se cargan ellos mismos las cisternas y también cuando van a descargar en una estación de servicio, el propio conductor es el que realiza las maniobras de descarga. Hasta el momento entendía que el descargador era la persona responsable de la operación de descarga y de que se cumpliera todos los requisitos de seguridad que marcaba el 551/2006 del ADR, era el destinatario y que el conductor actuaba bajo responsabilidad del destinatario de la mercancía o durante la carga bajo la responsabilidad del cargador, el que correspondiera. Ahora, por lo que se ha comentado, pues parece ser que el conductor al realizar físicamente las maniobras de carga y descarga de las cisternas se convierte de una manera automática en cargador - descargador.

D. Eduardo Gomez Gómez indica que D. Jose Luis Henche lo entiende perfectamente, lo entendía antes y lo entiende ahora. Eduardo indica que tal y como ha indicado ya los transportistas en esos casos son cargador, transportista y descargador. No va a admitir más preguntas sobre este aspecto. Esto está firmado por las señora Vicepresidenta del Gobierno y como comprenderéis yo no me voy a poner en contra de la señora Vicepresidenta.

D. José Luis Henche pregunta si en el art. 37.1 el último párrafo que dice “las operaciones de carga o descarga se realizarán bajo vigilancia continua por parte del personal que actúe bajo responsabilidad del



cargador/descargador, con el fin de comprobar “ , es decir, bajo vigilancia continua, se supone que es del conductor el que la está realizando, en este caso cuando estamos descargando en una estación de servicio. Y en cuanto al art. 46 de la carta de porte en vacío en el caso de las cisternas compartimentadas ,cuando se dice que hay que emitir una carta de porte en vacío independientemente por cada uno de los compartimentos que van quedando en vacío, en el caso de que se traten de cisternas que van a cargar una mercancía compatible en la siguiente carga que vuelven sin limpiar, el ADR indica que hay que poner una reseña que dice “vehículo cisterna vacío sin limpiar “. ¿No puede entrar en contradicción que en una carta de porte en vacío de un compartimento digamos que es un vehículo cisterna sin limpiar?, en este caso que hacemos.

D. Eduardo Gomez Gómez indica que puede haber una cierta contradicción, ya que para normativa nacional nosotros tenemos esto, luego hay que emitir cartas de porte en vacío por cada compartimento. Si fueras en tráfico internacional y no lo quieres hacer, pues igual legalmente, no soy abogado, igual lo puedes hacer, pero no lo puedo asegurar. Sin embargo repite que esto es lo que se ha pedido aquí y es lo que se ha puesto porque se solicitó desde esta Subcomisión.

D. José Luis Henche reitera si entonces ponen vehículos cisterna vacío sin limpiar cuando sea, emitamos una carta de porte.

D. Eduardo Gómez Gómez indica que puedes indicar eso mismo y decir que se refiere al compartimento 3, y estás diciendo que el compartimento 3 es vacío sin limpiar, que pones vehículo vacío sin limpiar, pues ponlo.

Dª Silvia García Wolfrum indica que quedan varias solicitudes de palabra y poco tiempo, y por tanto rogaría que la siguiente intervención fuera más corta.

D. Dulsé Díaz indica que no quiere que no se contradiga a nadie, pero ha venido a solucionar dudas que tiene sobre este Real Decreto. Por tanto pide por favor que se solucione su duda. Se ha hecho referencia continuamente a la Ley de Contratos del Transporte, permite los pactos etc, etc, pero también cree recordar, porque no la tiene delante, que dice que si hay una normativa específica que regula algo, lo que prevalece es lo que diga esa normativa específica. Y esta normativa en el 37.2 dice que salvo pacto en contrario la realización de las operaciones de carga y descarga corresponderán al expedidor y al destinatario. Luego esto es una contradicción grande o no lo entiende absolutamente nada. Indica que para él es clarísimo que la responsabilidad es la que dice el 37.2.

Dª. Silvia García Wolfrum indica que si está contradicción existiera se analizaría convenientemente, legalmente y se llegará a una solución.

D. Enrique Sánchez indica que en principio también tiene una duda bastante razonable, entre todo lo que se ha planteado, pero además la Ley de Contrato del Transporte en su artículo 20 establece las responsabilidades y ahí también dice lo mismo, salvo pacto, el cargador que es al final el expedidor, desde el punto de vista del ADR y del destinatario, con lo cual, existe todo, todo, todo enfocado a que en el destinatario sea el responsable salvo los pactos que pudiesen haber.

Dª. Silvia García Wolfrum indica que cree que todos tenemos claro que el texto no es el ideal, que es poco claro en este aspecto y que aún así la redacción es la que aparece en el BOE.

Dª Laia Mestre indica que es de FEDECOS y también es secretaria de la Asociación Catalana de Consejeros y, por alusiones a la pregunta que se hizo sobre el grado de llenado con la entrada en vigor de este Real Decreto, el día 19 hemos hecho una fe de erratas y nos acogemos al artículo 43 que queda muy claro, en este sentido. El grado de llenado tiene que ser el máximo. Quería hacer dos preguntas relacionadas un poco el día a día con el consejero, que a partir de ahora, ya que la disposición transitoria primera habla de que el consejero tiene que comunicar el valor de seguridad (PSICS), la pregunta es que si no hay ningún formato de cómo debe ser esta comunicación, si se tiene que decir mi PSICS es tanto y punto o se tiene que hacer una relación, es una pregunta un poco práctica en sentido de si se va a llegar a un acuerdo en este sentido.

Dª Silvia García indica que al no hablar ningún formato incluido, se puede escoger libremente el formato que se quiera.



D. Eduardo Gómez indica que al no haber formato, ya que el único que hay es el de alta y baja, que no es el que en teoría deberías de utilizar, porque tendrías que hacer una hojita por cada empresa. Se te da la facilidad de realizar una carta indicando que el consejero de seguridad tal con DNI tal tiene estas empresas, indica el CIF, tal valor de seguridad; lo más fácil es hacer una tablita. No hay ningún formato y se comunica, repito, a la comunidad autónoma.

D^a Laia Mestre indica que la segunda pregunta, muy breve, es relativa al artículo 28, las obligaciones de las empresas. En el 28c dice que previamente las empresas tienen que comprobar que quien contrata también tiene consejero, esto puede ser un certificado de la empresa conforme tiene consejeros se tiene que decir el nombre del consejero, se tienen que adjuntar los títulos.

D. Eduardo Gómez indica que lo que la empresa estime oportuno. Si una empresa les pide a las que contrata un certificado de la Administración de que están inscritas y que su consejero es tal, que lo pida. Que quiere una declaración jurada de la otra, que lo pida. Que quiere una copia legalizada del título de consejero o del contrato del consejero. Cada empresa estimará lo que tenga que estimar.

D. José Paños indica que su intención no es seguir metiendo el dedo en el ojo, pero tiene una duda que imagina que alguno más compartirá. Pregunta si las estaciones de servicio necesitan entonces un consejero de seguridad o no. Porque sí el transportista tiene que asumir la descarga, el gasolinero no mira allí, enchufando desenchufando la toma de tierra, pues me sigue surgiendo la duda. Otra cuestión con relación al 37.2 en las excepciones que marca dice "la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para usos domésticos, entendiéndose como tal el destinado al calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocinas" le surge la duda referente a si los restaurantes, hoteles y demás familia necesitan consejero o no necesitan.

D. Eduardo Gómez indica que con respecto a la primera pregunta no somos abogados, somos técnicos, que cada cual interprete lo que estime oportuno sobre el texto. Con respecto a la segunda pregunta de los combustibles de uso doméstico, como esto ya viene de antiguo, pues ya sabemos lo que es. Si una empresa del tipo que sea, destina el combustible para calentamiento de agua sanitaria, calefacción y cocina, la responsabilidad, sin tener que escribir nada, de la maniobra de descarga es del transportista. Si una empresa utiliza ese combustible para otra cosa que no sea doméstico, el horno de pan, el descargador será quien realiza la maniobra o si hay algo escrito quien asuma esa maniobra tendrá en unos casos que tener consejeros y en otros no.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si por un lado el tema de comunicar el índice de consejeros, ¿no es suficiente con los informes anuales que se han presentado este año?

D. Eduardo Gómez indica que sí podría ser pero no lo es.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si podría ser, y esto vincula al informe anual también, cuando una empresa no tiene actividad, aunque no tiene consejero se mantendrá el PSICS, del inicio. Hay empresas de transportes que tienen consejeros porque en su actividad pueden transportar mercancía pero ese año pueden no haber transportado.

D. Eduardo Gómez indica que no tiene nada que ver lo que es el parámetro de seguridad con el informe anual. Quiere decir que sí que tenemos ahí un dato, vale. Partimos de la base de que una empresa que no ha tenido actividad durante un año no tiene por qué tener consejero de seguridad.

D. José Antonio Rodríguez indica que eso se sabe a posteriori, no a priori. Se sabe a posteriori cuando ha pasado el año, en cuyo caso en el informe vendrá PSICS cero.

D. Eduardo Gómez indica que no hay ni informe, hay una cartita diciendo no he tenido actividad.

D. José Antonio Rodríguez entonces en el cálculo del informe saldrá cero. Otra cuestión, esto no es de ahora, es de antes pero me quedaba la duda. En caso de notificar accidentes, no explicita si es en cantidad o no, ¿cualquier transporte en accidente de mercancía peligrosa tiene que seguir el protocolo, sea en cualquier tipo?

D. Eduardo Gómez responde afirmativamente.



D. José Antonio Rodríguez dice que vale. Plantea una duda más, no sabe si es un error o está confundido, el tema de la comunicación del consejero es a la Comunidad Autónoma donde reside el consejero. En esta comunicación de actualización, no en la designación, ahora en ese plazo que se ha de decir el índice de seguridad, no sabe a que comunidad lo ha de comunicar, a la de la residencia o a la de las empresas.

D. Eduardo Gómez indica que es donde radique el domicilio fiscal de la empresa.

D. José Antonio Rodríguez precisa que asesorada.

D. Eduardo Gómez indica que claro, a las que tengas si tienes todas las Comunidades Autónomas pues todas. Si tú tienes 50 empresas de esas cincuenta 20 son de Madrid, y 20 son de Barcelona y 10 de Sevilla. Comunicas las 20 a Madrid, las 20 a Barcelona y las 10 a Sevilla. No se pierde información porque el registro es único, va todo ahí, lo único que el funcionario de Sevilla va a trabajar menos que el funcionario de Barcelona. Esa es la única diferencia.

D. José Antonio Rodríguez plantea su última duda. En el artículo de la responsabilidad, que no va a entrar en ella, habla de expedidor y el destinatario, ahí utiliza el término expedidor cuando se está hablando de una normativa que el expedidor el responsable de carga es la empresa que contrata por cuenta ajena el transporte. Es que está ahí habla de cargador, de expedidor en definiciones y luego habla del cargamento, pero no sé al final un solo expedidor en norma de transporte en general o su expedidor en ese punto en norma de mercancía peligrosa.

D. Marino Viguera pregunta si se va a levantar acta de la reunión de hoy.

D^a. Silvia García le dice que sí.

D. Andrés García indica que no va a preguntar lo que ya se ha preguntado, sino dos preguntas referentes a la comprobación que las empresas deben de hacer para contrataciones que dispongan de consejeros de seguridad. Primera pregunta, cuando se habla de contrataciones, se habla solamente de transporte de carga y descarga, por ejemplo, una empresa de transporte de cisterna contrata un lavadero para una cisterna tiene que confirmar que ese lavadero tiene la obligación de no tener consejero .

D. Eduardo Gómez indica que debe comprobar cuando sea requerido el consejero, si un lavadero no tiene por qué tener consejero, que no lo sabe, pues entonces no tienes que comprobar nada.

D. Andrés García dice que una gasolinera son contrataciones que hace una empresa de transporte.

D. Eduardo Gómez reitera que si lo tiene que tener se lo pides, si no se lo tiene que tener no se lo pides.

D. Andrés García indica que en relación con eso si existe alguna manera, a parte que yo se lo pida a la otra empresa, de constatar que esa empresa que contrato realmente tiene consejero, si ese registro del que se ha hablado es accesible.

D. Eduardo Gómez indica que se puede pedir un certificado, tanto a la Comunidad Autónoma como a la Administración Central, se paga una tasa de 25, 50€, me parece, y se emite un certificado oficial firmado y sellado, eso es todo el problema.

D. Andrés García dice que entonces no existe una base de datos en la que pueda entrar y mirar pública, a eso se refería.

D. Eduardo Gómez indica que hay una Ley de Protección de Datos y en esta base de datos aparecen DNI nombres, domicilios, eso no puede ser público nunca.

D. Marino Viguera pide que conste en acta que el destinatario, que no está claro y mucho menos en las estaciones de servicio, a que si tienen que tener consejeros de seguridad o no, que ha habido bastante inquietud.



D^a Silvia García indica que constará en acta que hay inquietudes al respecto y resalta que no se falsean las actas, que se reproducirá en ellas los comentarios de la reunión.

D. Marino Viguera indica que él no he dicho nada de falsear, ha dicho que le gustaría que constara.

D^a Silvia García indica que lo que constará son las opiniones de las personas que han intervenido, y como tales constarán. No constará ninguna resolución que haya tomado la Subcomisión en ningún aspecto.

D. Marino Viguera repite que no queda claro, que no queda claro.

D^a Silvia García dice que queda claro que hay personas que creen que no está claro.

D^a Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, y recuerda a los asistentes que tienen a su disposición el correo electrónico de la Comisión. Al no haber ninguna pregunta, y sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 10:45 horas, del día 26 de marzo de 2014.

Madrid, 26 de Marzo 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

NOTA: Con respecto a la figura del cargador-descargador del RD 97/2014, ver el anejo de la Reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del día 29 de abril de 2014.