MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES

DIVISIÓN DE PROSPECTIVA
Y TECNOLOGIA DEL
TRANSPORTE

COMISIÓN PARA LA
COORDINACIÓN DEL
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PELIGROSAS

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

Presidente:

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

Asisten:

Dª Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

Dª. Mª Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D: Antonio Moral Molina, del Ministerio del Interior

D. Fernando Calvo, del Ministerio de Fomento

D. Javier Rubio , del Ministerio de Fomento

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

Dª Mª Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

Dª Carmen Pérez Rodríguez ,del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

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

Dª Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

Dª Rosa Beaus Romero, de ACCSCAT.

Dª Inés Cardenal Gortázar, de AOP

Dª Sara Esteves Ayuso, de CEPSA

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 29 de octubre de 2014, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1ª Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de Dª Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Antes de comenzar la reunión Dª Silvia García presenta a D. Fernando Calvo, que asiste en representación de la Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación de Transporte Terrestre y a D. Javier Rubio, que asiste en representación de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

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

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

Leída el acta de la reunión anterior de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera celebrada el día 10 de septiembre de 2014, la presidencia pregunta a los presentes si desean hacer algún comentario a la misma. Se han recibido propuestas de modificación por escrito tanto de FEIQUE como de la Subdirección General de Inspección. Al no haber más objeciones, queda aprobada la citada Acta incluyendo estas modificaciones.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima Reunión del Grupo de Trabajo del WP 15, que se va a celebrar del 3 al 7 de Noviembre de 2014

Dª Silvia García indica que en este punto se van a presentar los documentos que se van a ver en la Reunión del Grupo de Trabajo del WP15 que se va a celebrar del 3

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D. Andrés Herbada Esteban, de GRUPO TCS

D. Javier de Mauricio García de Paadín, de ANLIC

D. Juan Munera Carretero, de Comisiones Obreras.

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

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Eduardo García López, de AECOS

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL

Dª Sandra Navarro Hernández, de REPSOL

D. Julian Ferrando, de AECOS

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

Secretaria:

Mª Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

EXCUSAN SU ASISTENCIA:

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

Dª Laura Moreno Ramos, del Ministerio de Fomento

D. Manuel Moreno Almendro, del Ayuntamiento de Madrid

Dª Covadonga Caballo, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

Dª. Lucia Páramo de AEUTRANSMER

al 7 de noviembre. En primer lugar se revisaran los documentos formales para después continuar con los documentos informales. Continua diciendo que ante la imposibilidad de que D. Eduardo Gómez pueda asistir a esta reunión, Dª Francisca Rodríguez asistirá representando a España.

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

DOCUMENTO 10. Presentado por Suiza, que quiere recabar la opinión del resto de los países sobre la aplicación de la excepción 1.1.3.1.a, y más concretamente que si para acogerse a este transporte la persona que conduce tiene que ser la dueña de la mercancías o no y concretamente si se puede ir en autobús con estas mercancías se puede acoger a estas excepción. Y si para el caso concreto de los clubs de buceo se podían acoger a esta excepción o no.

D. Fernando Fernández dice que en cuanto a los tubos de buceo, sabe que en la gran en la gran mayoría de las ocasiones esta actividad se realiza en grupo y la mercancía no es suya, aunque es un complemento de la actividad principal. También en el buceo hay veces que se alquila la botella, y ahí la mercancía es tuya. Actualmente van acogidos a esa exención como forma general, no utilizan para nada el ADR.

D. José Antonio Rodríguez dice que en este casos le surge una duda operativa si se presentara el caso de que un grupo de buceadores que vaya en un autobús con sus botellas, podría entenderse que habría que entenderlo como equipaje y en esa línea no sabe cómo se cumpliría el ADR ni cómo aplicarlo, porque no hace un transporte el viajero directamente sino que lo transportan y forma parte del equipaje. Agradecería que alguien se lo pudiera explicar.

D Fernando Calvo dice que, desde su punto de vista, en este caso también se trataría de un equipaje. Para él está claro que está terminantemente prohibido el transporte de mercancías en autobuses, con lo cual no se podría tratar más que de un equipaje y no cabría la posibilidad de que fuera un encargo, que sería el otro posible uso del autobús. Efectivamente se trata de un uso público, pero si puede llevar el viajero su propio equipaje si la cantidad no es lo suficiente como para aplicarse el ADR, no hay problema.

Dª Silvia García indica que, en resumen el centro de buceo no se puede acoger a la exención, salvo que sea un grupo de amigos, pero seguramente se puede acoger a otras exenciones.

DOCUMENTO 11 presentado por Bélgica. En el punto

D. Antonio Ferrando, de Petrolifera Transporte SAU	8.2.2.3.8 se dice específicamente que los cursos iniciales y de reciclaje deben de contener ejercicios de extinción de incendios y de primeros auxilios. Bélgica quiere saber cuál es la práctica habitual al respecto y si se hace ejercicios reales o de simulación.

D. José Manuel González informa que estas prácticas se hacen según una Orden de 1998 y Reglamento de conductores, al referirse a las prácticas habla de fuego real y hay prácticas de primeros auxilios. Se realizan los mismos cursos para iniciación que para reciclaje, pero indica que igual en otros países no se realice así.

D Fernando Fernández dice la pregunta la están haciendo a nivel internacional y que nuestro país tiene una regulación interna de formación y la contestación a esta pregunta es que siempre, tanto en los cursos iniciales como en los de reciclaje, se hacen prácticas de extinción de incendios y siempre es con fuego real. Hay diferencias ya quelas prácticas se pueden hacer con un líquido inflamable o con una instalación fija de gas en un vehículo que simula que es un fuego. El fuego es de verdad y la extinción también.

DOCUMENTO 14. Presentado por Alemania. Es sobre el uso continuado de cisternas fijas desmontables construidos antes de 1978, de acuerdo a códigos técnicos nacionales. Para el caso de las cisternas que no cumplan los espesores mínimos indicados actualmente en el ADR se proponen que se retiren para el año 2021.

D Julio Viartola piensa que la propuesta es adecuada, porque se refiere a una disposición transitoria que en la que no se incluía fecha de caducidad y que cisternas con 43-44 años circulando en carretera no hay problema al retirar esas cisternas.

DOCUMENTO 15. Presentado por Alemania. Se refiere a la disposición especial 6.8.4, para el transporte del explosivo UN 0331 Tipo b, lo que se propone es reducir la presión de diseño de las cisternas que llevan estos explosivos a 5 KPa.

Dª Silvia García indica que se ha consultado con el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y el sector de fabricación de explosivos y ambos están de acuerdo con esta propuesta.

DOCUMENTO INFORMAL 3. Presentado por Israel. Se resalta la importancia que tiene una empresa israelí que fabrica sistemas de ayuda al conductor en lo referente a avisos de salida de carril, contra colisiones, etc., animando al WP15 a para que se incluya estos sistemas de manera obligatoria para el transporte por carretera de mercancías peligrosas.

D Javier de Mauricio cree que este documento tienen dos lecturas. La primera es que esto no deja de ser publicidad y de que estos sistemas lo fabrican otras empresas, algunas de ellas españolas. Hay una segunda lectura, que efectivamente hay sistemas de ayuda al conductor que cumplen con la función mejorar la seguridad y que están desarrollados comercialmente y se podría meditar si hacerlos o no obligatorios. La cuestión esta ver si desde el sector de mercancías peligrosas se entiende que es una mejora necesaria como para transportar estas mercancías con mayor seguridad

D. Jesús Soriano cree que la seguridad de las mercancías peligrosas, y de las no peligrosa, tiene mucho que ver con la seguridad vial de las carreteras, cree que lo importante es mejorar la seguridad viaria los vehículos. Todos los vehículos que circulan tienen accidentes, por lo que hay que empezar por implantar medidas eficaces que hagan que la seguridad global de todo el sistema de transportes se incremente. No hay que centrarse exclusivamente en el sector de la mercancías peligrosas, que tiene una regulación propia adicional que aumenta la seguridad. Habría que plantear en Naciones Unidad que lo que es muy importante es el tema

de la seguridad vial de las carreteras. Muchas veces los accidentes de mercancías peligrosas se producen porque circulas al lado de vehículos con unas cualidades técnicas muy bajas

D. Juan Munera quiere hacer una reflexión sobre el tema que se plantea cuando se habla de seguridad vial y seguridad en el transporte y en particular en el transporte de mercancías peligrosas, lo primero que hay que tener en cuenta es el factor humano en la carretera. Las medidas de seguridad en los vehículos van a ayudar, puesto que todas las que vengan son buenas y mejor. Pero lo que se ha de intentar controlar son las medidas organizativas y de planificación de la empresas y el tiempo cumplimiento estricto sobre el cumplimiento de tiempo de conducción y descanso y sobre las normativas que establece los convenios de en cuanto a las jornadas de trabajo máximas establecidas que es lo que realmente produce la fatiga y la carga de trabajo efectivo Destaca que el Real Decreto sobre jornadas especiales, establece en concreto para este colectivo las jornadas de trabajo y las tareas que realiza. Indica que hay que reducir la presión que tienen los conductores para las entregas de las mercancías, y las empresas deben de poner mucho más tiempo para realizar los servicios y los viajes que tienen que realizar los conductores porque de antemano ya se conocen los horarios y recorridos y el tiempo de duración

D. Jesús Soriano está completamente de acuerdo con la intervención del representante de Comisiones Obreras. Desde CEFIC se ha publicado y se han informado a todas sus empresas sobre una serie de directrices e instrucciones para disminuir al máximo los tiempos de espera para la carga y descarga de las mercancías. Lo que propondría a efectos de la reunión de Naciones Unidas es que esto se llevara también al WP15 para que indicar que estos temas de seguridad adicional como los citados en esta propuesta son importantes, pero sin olvidar la seguridad global de todo el sistema

Dª Silvia García agradece todos los comentarios, y destaca que, aunque tienen una importancia muy grande e la accidentabilidad lo referente a las jornadas de trabajo y descanso, este tema no es exclusivo del transporte de mercancías peligrosas y por tanto se escapa del ámbito de trabajo esta Subcomisión y del de WP-15.

DOCUMENTO INFORMAL 6. Presentado por Suiza. Presenta una duda con respecto a la disposición especial 375, que es la que dice que para transporte de envases con una capacidad menor de cinco litros o kilos de una sustancia que exclusivamente es peligrosa para el medio ambiente este no está sujeto al ADR. Esta disposición especial a partir del 2015 se incorpora al ADR. Plantea si es posible transportar sustancias, que según esta disposición especial no están sujetas al ADR, como si estuvieran sujetas al ADR con señalización y todo acorde para este caso. Proponen realizar una consulta al Subcomité de Transportes de Naciones Unidas con esta misma pregunta. Dª Silvia García indica también que esto ya se ha visto en la reunión celebrada la semana pasada para el transporte de mercancías peligrosas por avión y que en esta reunión se ha decidido presentar una consulta ante el Subcomité de transporte de mercancías peligrosas.

DOCUMENTO INFORMAL 15. Presentado por CEFIC, y relacionado con el documento anterior, se ha editado esta mañana y por ello propone que D. Jesús Soriano, que ya tenía conocimiento del documento con anterioridad, lo presente.

D. Jesús Soriano dice lo que CEFIC plantea es el carácter opcional de las exenciones, que permiten expedir una mercancía como peligrosa o no peligrosa, igual que también puede ser opcional acogerse a cantidades limitadas o no. La razón para querer realizar este envío como MMPP es que hay, para la misma sustancia, envases que van en un conjunto que pueden ser envases mayores de cinco kilos o menores de cinco kilos, pero la operativa y la elaboración de la carta de porte y en general, toda la gestión del transporte se duplica y es más compleja si se gestionan por separado los dos tipos de envase. FEIQUE apoya este documento.

D. Fernando Calvo dice que en principio está un poco asombrado por la propuesta. Le parece que si un envase de menos de 5 kg está exento y uno de más de 5 kg que no lo está, se expedir en un mismo vehículo ese vehículo quedaría sometido al ADR porque ya no todos los envases son menores de 5 kg. Los costes y molestias que puede suponer para la expedición o para la empresa expedidora de clasificación son mínimos; para la empresas transportista el quitar un panel naranja, un número ONU, también son mínimos, es una cosa que se está haciendo habitualmente con las cisternas cuando van vacías o cuando van cargadas. Tener una regulación doble y opcional cree que lo único que dificulta. Es partidario de que lo que dice el ADR se aplique, para no tener complicaciones añadidas.

D. José Antonio Rodríguez pregunta qué problema hay si se parte de que una empresa opte por transportar unas mercancías en base al ADR, aun pudiendo estar exento, si todos los requerimientos los cumple y se considera mayor nivel de seguridad si además es homologado, perfectamente etiquetados. Realmente no es tan fácil en una operativa de envasado, etiquetado y elaborar la documentación segregar los envases de 5 kg y los que son de más de 5 kg, porque puede haber y obligar a establecer doble operativa de trabajo. No sabe el problema que puede haber si se lleva el envase con garantías y con todas las obligaciones impuestas por el ADR. En cuanto a la opción de llevar la mercancía como peligrosa, aun pudiendo estar exento, esa opción que ha tomado de llevar esa mercancías con mercancía peligrosa no puede dar muchos problemas.

Dª Silvia García dice que parte de la importancia normativa de mercancías peligrosas es advertir a todos lo que intervienen en la cadena del transportes de todos los peligros. Si advertimos peligros que no hay, si se va a transportar todo como mercancía peligrosa, la normativa de advertencia de peligro del transporte de mercancías peligrosas dejaría de tener sentido. Apoyándose en ese principio no parece razonable llevar las mercancías como peligrosas cuando no lo son.

D. Javier de Mauricio está en desacuerdo con la propuesta suiza. Cuando un vehículo va señalizado como mercancías peligrosa el agente, las personas de seguridad, etc., saben que ahí hay un peligro inherente.

D. Andrés Herbada está de acuerdo con casi todo lo dicho en la anterior intervención, y en caso de accidente se pone en marcha un mecanismo más largo que puede perjudicar al transportista.

D. Jesús Soriano quiere poner de manifiesto que las mercancías peligrosas hacen referencia a una capacidad inherente de que un producto, una materia, una sustancia, puede ser peligrosa, pero depende de la forma en que se expida puede tener más o menos riesgo, en este caso el ADR ha dictaminado poner un umbral a partir del cual algo tiene más o menos riesgo. En este caso lo que se ha hecho es decir que se expiden en envases de más de cinco kilos hay un riesgo superior que si el envase es más pequeño. Con este tipo de mercancías a nuestras empresas se les dicen que deben de informar, a los conductores por ejemplo, de su peligrosidad. Piensa que esta propuesta más que en el ámbito relacionado con el transporte se debería de ver en el ámbito jurídico.

D. José Antonio Rodríguez dice en el caso de accidente se aplica la ficha de intervención, no habla de cantidades y el hecho de acogerse a la exención sea una facilidad para el transporte está claro, pero eso es una opción que tendrá que tomar la empresa cuando fabrique en función de su operativa, Hay que valorar razonablemente que plantea mayores problemas, si acogerse a un sistema estandarizado de envió conforme a la normativa ADR en toda su extensión o acogerse parcialmente a alguna exención. En ningún sitio dice que haya una obligación de acogerse a una exención de manera imperativa, hay veces que se opta por una posibilidad y otras por otra posibilidad pero sin olvidar que estamos antes una mercancía peligrosa

D. Fernando Fernández recuerda que la clasificación no cambia según de la cantidad de la sustancia. Lo que se pretende con este documento informal es que quede en el ADR la posibilidad de tener unas medidas superiores a las exigidas, es decir no acogerse a la exención.

Dª Silvia García recuerda este tema es multimodal y que aunque se debata en el WP15, esta propuesta destaca la necesidad de mandar una consulta a Naciones Unidas. Los temas multimodales se han de resolver de manera conjunta para todos los medios de transportes, no puede ser que el WP 15 decida una cosa y otro modo de otra distinta y como resultado se van a dar unos problemas en la intermodalidad muy grandes. Una interpretación clara de este punto sería muy deseable.

Punto 4.-Otros Asuntos

Dª Silvia García cede la palabra a D. Javier Rubio, que quiere indicar que existe un escrito de la Subdirección General del Transporte Terrestre que la Dirección General de Transportes Terrestres sobre la necesidad de poner la marca sobreembalaje, de acuerdo con el punto 5.1.2, y que esta interpretación se va a incluir en un anejo al acta de esta reunión, para su mayor difusión.

Dª Silvia García Sobre indica que sobre esta misma materia España está presentando una serie de documentos, tanto a la Reunión Conjunta como la reunión del Subcomité, para unificar los textos e interpretaciones relacionados con este punto para todos los modos de transporte.

D. Jesús Soriano quiere hacer un recordatorio de lo que ya ha propuesto en una anterior reunión y quiere que conste en acta la propuesta de FEIQUE para que se produjera una intervención en la Subcomisión de un representante de la Subdirección General de Residuos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para que explicara el estado de actualización de la clasificación de residuos peligrosos a nivel de la Unión Europea porque a partir de junio del 2015 entra en vigor para todas las mezclas de productos peligrosos la normativa GLPHS . En la actualidad las empresas expedidoras de residuos tienen que hacer notificaciones previas de traslados de residuos peligrosos que ocupan bastante tiempo a los responsables de las compañías en estos temas.

Dª Silvia García dice que es un tema importante y sería interesante que se coordinaran para gestionar que la persona que se encarga de estos temas pueda asistir a una reunión de esta Subcomisión.

D. Eduardo García quiere apoyar la proposición del representante de FEIQUE, porque va a ser una nueva legislación que como consejeros de seguridad van a tener que conocer y aplicar a partir de junio.

D. José Antoni Rodríguez quiere saber si la Comisión se ha pronunciado sobre la designación de cisternas del 1.1.3.6. Dª Silvia García dice que la Comisión Permanente no se ha reunido todavía y en su reunión del mes de diciembre se estudiará-

Punto 5.- Fecha de la siguiente reunión

Dª Silvia García dice que la fecha de la siguiente reunión será el 17 de diciembre, en principio.

Dª 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 11:30 horas, del día doce de marzo de dos mil catorce.

Madrid, 29 de Octubre de 2014.

Silvia García Wolfrum	Mª 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

ANEJO AL ACTA ESCRITO SOBRE EL PUNTO 5.1.2 DEL ADR REFERENTE A LA MARCA DE "SOBREEMBALAJE"

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE
TRANSPORTE TERRESTRE

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
INSPECCIÓN DE TRANSPORTE
TERRESTRE

ACLARACIONES SOBRE VARIOS TEMAS RELATIVOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Se han venido detectando problemas con la interpretación de diversos conceptos relativos al transporte de mercancías por carretera. Ante esto, se hace necesario proporcionar una interpretación común sobre las dudas acontecidas sobre aspectos concretos del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

1. Obligación de poner la marca de sobreembalaje prevista en el 5.1.2 del ADR en vigor:

Conviene interpretar en qué casos no es necesario utilizar la marca de sobreembalaje prescrita en el ADR. Pues bien, una vez estudiado el caso, puede afirmarse que la traducción al español del ADR no es totalmente afortunada. Cabe replantearse el tema ya que en la traducción española del 5.12.1 a) ii) termina este con una "coma": contenida en el sobreembalaje, después sigue el a "menos que", dando de esa forma entender que es la continuación del ii). Consultadas las versiones del ADR en inglés y en francés, en ambas no existe una "coma" si no un "punto y coma", cambiando el sentido de lo que puede entenderse en la versión española. Así, cabe deducirse que el párrafo se refiere a i) e ii), por lo que de cumplirse las condiciones incluidas en el párrafo, no sería necesario poner la marca sobreembalaje.

Hay que aclarar también el propio contenido del párrafo: "a menos que los números ONU, las etiquetas y la marca para "sustancias peligrosas para el medio ambiente", representativas de todas las mercancías peligrosas contenidas en el sobreembalaje sean visibles, excepto las requeridas en 5.2.2.1.11.", no implica que se tengan que ver en todos los bultos, si no que se vean todas las de las mercancías peligrosas contenidas en el sobreembalaje, pues puede haber bultos iguales. En carretera se ha de confrontar con lo que contiene la carta de porte.

2. Posibilidad de utilizar la carta de porte electrónica en carretera:

El 5.4.0.2 del ADR literalmente dispone: "Es admisible recurrir a las técnicas de tratamiento electrónico de la información (TEI) o de intercambio de datos electrónicos (EDI) para facilitar el establecimiento de los documentos o sustituirlos, siempre que los procedimientos utilizados para la captura, el almacenamiento y el tratamiento de los datos electrónicos **permitan satisfacer**, de manera al menos equivalente a la utilización de documentos en papel, **las exigencias jurídicas en materia de fuerza probatoria y de disponibilidad** de los datos en el **transcurso del transporte.**"

Pues bien, para garantizar la fuerza probatoria de esa carta de porte, se hace necesario su presencia en papel en el control en la carretera, toda vez que cuando se detecta la comisión de una infracción en la carretera, el agente de la agrupación de tráfico tiene que aportar los medios de prueba debidamente diligenciados, diligencia que evita su sustitución posterior. Este documento, imprescindible para observar si en la operación de transporte concreta se cumple con el ADR, se remite a la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se realiza la inspección. El agente no tiene otra

P.º DE LA CASTELLANA, 67.
28071 MADRID
TEL:.
FAX:.

posibilidad, pues no dispone dispositivos que permitan realizar ni la captura ni el tratamiento de los datos, ni salvaguardar a efectos probatorios la veracidad en integridad de los mismos.

Es similar el problema que se planteó para el cumplimiento en carretera de lo dispuesto en por la Orden FOM/2861/2012 por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, Esta fija las disposiciones que el documento ha de cumplir en cuanto formato, contenido, emisión, número de ejemplares y su conservación. Esta orden no exime de su cumplimiento a los transportes de mercancías peligrosas por carretera.

La orden establece la obligación de llevar en el vehículo un documento de control que acompañe a las mercancías transportadas. Este documento es de libre edición, pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga. Es decir, el documento podrá ser la carta de porte del ADR, si ésta contiene todos los datos recogidos en su artículo seis.

Para solucionar el tema de cómo utilizar el formato electrónico en la carretera, el Director General de Transporte Terrestre firmó la Resolución de Coordinación 1/2013, de septiembre de 2013, aclarando este concepto. Así, en cuanto al formato del ejemplar del documento de control a bordo del vehículo expresa:

"Con independencia de que el documento de control es de libre edición, pudiéndose ajustar al modelo, formato y denominación que más convenga, el ejemplar en poder del transportista efectivo que debe llevarse a bordo del vehículo durante el transporte del envío de que se trate, deberá constar en formato papel. No obstante, se podrá optar por otro formato o soporte distinto **siempre que ante un control en carretera, éste pueda ser impreso en papel a requerimiento de** los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera".

En resumen, el criterio a seguir en una inspección en carretera es que **si se lleva la carta de porte en formato electrónico,** ésta ha de **poderse imprimir** en papel a requerimiento de los servicios de Inspección de Transporte Terrestre o de las Fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte por carretera.

3. <u>Materias que pueden ser transportadas en venta en ruta</u>:

Únicamente pueden transportarse según la modalidad de venta en ruta aquellas señaladas en punto 6 del Anejo I 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, según lo dispuesto en el apartado h) del 5.4.1.1 del ADR.

Madrid, 7 de agosto de 2014
La Subdirectora General de Inspección
de Transporte Terrestre,

Alicia Rubio Fernández