



ACTA DE LA REUNIÓN DE 3 DE MAYO DE 2017
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

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

Asisten:

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

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

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

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. José Merino Salamanca, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

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

D. Antoni Verger Martínez, de la Comunidad Autónoma de Baleares.

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

D. Emilio Rodríguez Corral, del Ayuntamiento de Madrid.

D. Juan Antonio Balbí Valenti, de FEDECOS

D^a Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

En Madrid, a las 10:00 horas del día 3 de Mayo de 2017, 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.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a 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 8 de marzo de 2017, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta WP15, a celebrar en Ginebra del 8 al 12 de Mayo de 2017.

D^a Silvia García dice que en este punto se van a revisar, para su estudio, los documentos que se presentarán en el Grupo de Trabajo del WP15 que se va a celebrar del 13 al 17 de Marzo en Berna. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 1. Propuesto por Polonia. Polonia desde hace más de un año está exigiendo que en la documentación de transporte de mercancías peligrosas se ponga quién es dueño de la mercancía, en la práctica esto está llevando muchos problemas. Polonia pregunta si según el 5.4. que recoge la documentación que acompaña al transporte, el 5.4 dice que la documentación que hay es la mínima y que se puede suplementar con otra documentación nacional que se pueda exigir, esto es la documentación que aduce Polonia para pedir la



D. Arturo Fernández Cobaleda de AECSE.

D. Joaquín Gallardo Mateos, de ANTID.

D. Juan José Gil, de FENADISMER.

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

D. Esteban González Maestre, de REPSOL

D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.

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

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

D^a Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRASMER

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

documentación adicional que en este momento solicita.

D. Eduardo Gómez comienza diciendo que como se ha dicho este documento no es nuevo. Polonia publicó una norma, hace tiempo, que exigía en la carta de porte figurara el propietario de la mercancía. Con este tema hubo un gran revuelo en el WP15 que no impidió que Polonia siguiera adelante, los delegados del WP15 le recordaron a los polacos que podían poner todo lo que quisieran en el documento de transporte pero siempre que se limitara al transporte interno de su país. En la última sesión volvió a plantear esta cuestión, y la contestación fue la misma, que se podía aplicar a los transportes internos en su país y no entiendo la reiteración. Dice que la idea es tener algo oficial para seguir lo, hoy por hoy cualquier vehículo que entra o sale de Polonia tiene que poner el propietario de la mercancía que transporta, hay transportistas que saben que deben de llevar este dato, y ponen en su carta de porte y hay otros que desconocen y son sancionados. En principio todos se han negado a que se aplique al transporte internacional, pero de hecho se está aplicando.

D^a Silvia García dice que la directiva que transpone al transporte interno el ADR, para transporte nacional también, dice que donde pone que la parte contratante se sustituya por estado miembro tal y como sea aplicable, lo que se entiende es que no en todos los casos se tiene que sustituir “parte contratante” por “estado miembro”, si se sustituyera “estado miembro” en todos los casos Polonia tendría razón. No es la interpretación que se hace pero tienen abierta una posible puerta a través de esta directiva, y piensa que por ese motivo han vuelto a plantear esta cuestión y hay que recordar que en la última Reunión Conjunta se volvió a hablar de este tema al plantearlo Polonia.

D. Enrique Sánchez pregunta cuál es la razón, y en qué se basa y no ve el nexo el hecho de que en la Directiva se indique que se tiene que considerar en vez de “parte” “estado miembro” es porque dentro de la Unión Europea cada uno de los países es Estado miembro, pero los que son terceros no son “estados miembros” son partes dentro del acuerdo. Pregunta que eso que tiene que ver en cuanto que tengan parte de razón.

D^a Silvia García comenta que si se sustituye en todos los sitios del ADR “parte contratante” por “estado miembro”, entonces la parte del 5.4. que dice que se puede incorporar temas nacionales sería válido también para el transporte internacional dentro de la Unión Europea.

D. Eduardo Gómez dice que está de acuerdo con lo que dice D. Enrique Sánchez primero, porque este documento es recomendable para el transporte multimodal ,y si no se hace transporte multimodal la



recomendación huelga y es recomendación y, segundo, este documento para los que conocen este tema es una recomendación al 100% de la carta de porte CMR y hay multitud de transportes que no se acogen al CMR, si lo quieren poner lo primero que tienen que hacer es que en aparezca en el CMR pero no ponerlo en el ADR y luego en el 5.4.5. Este es un ejemplo de carta de porte multimodal, y en ningún momento obligatoria y lo que obligatorio son los datos que aparecen en el 5.4.1.

Piensa que si están presentando una enmienda lo hacen de una manera muy disimulada, y si es una interpretación o una petición de interpretación esto es una recomendación, se puede coger o no. En el encabezamiento del punto pone que va dirigido al transporte multimodal, y si no lo es no lo tiene porque tenerlo en cuenta. Lo de poner el propietario en la carta, que es donde radica todo este documento, y según el documento presentado en la anterior reunión, piensa que está más orientado al tema fiscal y aduanero para ver quién paga los derechos arancelarios para ver lo que entra y sale de Polonia. No ve claro este documento que a su parecer hace aguas por todos los lados.

D^a Silvia García dice que tampoco ve claro el documento, y piensa que su intención es no cambiar el texto y que se interprete que lo que aparece en el capítulo 5.4. no es una lista exhaustiva y que ellos tienen la potestad de poner lo que quieran.

D. Enrique Sánchez dice que bajo ese concepto cualquier normativa que ponga España tendría que ponerse también en la carta de porte.

DOCUMENTO 5. Presentado por Suecia e IRU. Este tema ya ha sido tratado anteriormente y solicitan que el 1.1.3.6. no solamente se calculen la cantidad de kilos que se puede llevar, sino también que se ponga dentro del documento de transporte el número de puntos equivalentes a lo que equivale según la tabla 1.1.3.6.

D. Eduardo Gómez dice que en la carta de porte, cuando se va por el 1.1.3.6., además de indicar la mercancía total que se lleva hay que realizar la operación a medida que se va cargando y descargando, y lo que va a tener valor va a ser el coeficiente, y que no se supere la cifra 1.000, esta es la propuesta a grandes rasgos de la IRU. Piensa que es un contrasentido porque el conductor va a tener que estar modificando continuamente la carta de porte no solo en la cantidad transportada, que relativamente es sencillo, va a tener que estar haciendo la operación indicando en todo momento el coeficiente que lleva.

En su día hablo con el representante de la IRU y a su parecer cree que le quedó claro que es un contrasentido y es un perjuicio para los transportistas, pero no sabe que ha podido pasar cuando se vuelve a plantear. Cree que los miembros de la IRU que están presentes en la sala algo tendrán que decir.

Para los agentes de tráfico a la hora de hacer controles es mucho mejor. Pero piensa que esto va a traer consecuencias.

D. José Luis González está de acuerdo con D. Eduardo Gómez y añade que es un tema ya hablado en su momento y se podrá en contacto con ellos, aunque ellos no pertenecen a la IRU.

D. Andrés Herbada también está de acuerdo con lo dicho por D. Eduardo Gómez y trasladaran a la IRU su opinión sobre este tema. Piensa que la posición de España puede ser clara.

D. Eduardo Gómez dice que la posición de España en principio va a ser la que salga de esta Subcomisión. Dice que ahora mismo, tienen dos frentes, por un lado los transportistas y por otro lado los agentes, si se quiere que los controles sean más cómodos para los agentes pues se votará que sí, en el caso de que haya que defender la posición de los transportista pues se votara que no.

D^a Silvia García dice que no hay quejas por parte de los agentes, si las cosas se quedan como están para ellos no habrá ningún cambio y D. Eduardo Gómez dice que por ahora no hay ninguna queja por su parte.

D. Enrique Sánchez, dice que en principio quien hace la carta de porte es el expedidor, por tanto ese cálculo lo tendría que hacer el expedidor. En cada carta de porte, por lo menos en la que tiene designada como carta para



bultos en la propia carta de porte hay un cálculo de las distintas categorías de transporte para sacar el valor si es más de 1.000 automáticamente se eliminan los datos para que aparezca el panel naranja, y si es menor de esa cantidad automáticamente aparecen los datos de que no hay que llevar panel naranja. Hay que tener en cuenta que cuando hay una distribución, una recogida, las cartas de porte son independientes unas de otras, puede ocurrir que cuando se lleven cuatro bultos ya se sobrepasen 1.000, y eso es lo que tiene que tener en cuenta eso es lo que siempre va a tener en cuenta el conductor, en una carga completa no, pero en la distribución es donde se produce este problema, sobre todo en la recogida, después si va por encima de 1.000 llegará un momento que irá por debajo de esa cantidad. No ve que no se deba poner, cree que para el conductor es indiferente porque al final lo que tiene que poner no va a hacer ningún cálculo, lo que tiene es un valor en cada carta de porte, y lo que tendrá que sumar es para ver si es menor o mayor de 1.000 de lo que lleva en total.

Después hay un punto en la documentación que se ha presentado en el punto 5, se quiere referir a la proposición 3 donde hay algo que no le casa, dice que "la cantidad máxima total por cada categoría de transporte corresponde a un valor de 1.000, y eso no es correcto es la suma de las cantidades de todas las categorías y ahí parece que lo que quiere poner es que cada categoría puede llegar a 1.000, según está escrita la frase.

D. Eduardo Gómez dice que es un error de transcripción. Piensa que el problema reside en la paquetería: la distribución, el reparto, o al revés en la recogida de vehículos. Lo que se va a exigir en la carta de porte es el coeficiente correspondiente a todas las mercancías transportadas, es decir, el coeficiente multiplicador por la cantidad transportada, la cifra resultante es la que se va a exigir en la carta de porte. Si esta enmienda prospera el agente no va a hacer ninguna operación matemática, en caso contrario el agente seguirá haciendo lo que ha hecho hasta ahora. Es la única diferencia que ve.

D. Enrique Sánchez entiende que no es necesario, la cantidad que debe aparecer en por cada categoría de transporte ajustada al 1.1.3.6.3 y en ningún caso debe de pasar de 1.000.

D. Eduardo Gómez dice que en la actualidad en el 80% de los casos cada envío va refrendado con su carta de porte que llevará su coeficiente multiplicador por la cantidad y se sabrá el coeficiente que corresponde a cada bulto. Según este documento, en algún sitio tiene que aparecer la suma de todas las operaciones, actualmente no es necesario porque se va indicando la cantidad que se lleva por cada categoría de transporte.

D. Jesús Soriano dice que está en contra de la propuesta. Como expedidores no les causa ningún tipo de problema poner otro indicador más en la carta de porte, pero en la práctica, y en la eficacia de la propuesta piensa que van a convivir kilos, litros, y puntos juntos, y al final el problema se va a dar igualmente y que la utilidad va a ser muy limitada y la problemática va a ser superior a ella.

D. Juan Antonio Baldonil está de acuerdo con lo dicho por D. Jesús Soriano sobre este tema, piensa que está propuesta no aporta nada dada la dificultad de reflejarla en la documentación el resultado final de las operaciones del 1.1.3.6 de las operaciones de recogida y reparto de la carga fraccionada se ven alteradas cuando se realiza una nueva carga o descarga esa es la realidad, sobre esa base consideran que supone desplazar hacia el conductor una serie de obligaciones que, en todo caso, sería admisible que tuviera el transportista pero al no estar ahí y, si se aprueba tenemos que ser conscientes que va a ser el conductor quien las va a tener que asumir. Lo único que se puede producir son problemas y más errores y denuncias, y que va a ocurrir si hay un error de cálculo por parte del conductor. En el caso de que se denuncie a quien se va a denunciar al conductor, a la empresa transportista, al expedidor, considera que no tiene ningún sentido.

D. Enrique Sánchez piensa que se le está dando la razón a lo que ha dicho con estas intervenciones, lo que no quieren es el conductor no tenga que hacer ninguna operación excepto la suma de cantidades de cada una de las cartas de porte. En el caso de que se tenga una carta de porte con la suma de todas las cantidades de la carga al conductor se le facilita el trabajo porque lo único que tiene que tener en cuenta es que la suma no supere 1.000 para poder aplicar 1.1.3.6.



D. José Luis González dice que se le facilita pero también se le responsabiliza, ahora depende de la carta de porte que depende del expedidor.

D. Enrique Sánchez dice que eso es lo que hace ahora porque el conductor al ir recogiendo paquetes con su carta de porte respectivo, y lo único que tiene que hacer es hacer la suma de las cantidades para que no se sobrepase la cifra de 1.000.

D. José Luis González está de acuerdo con que ha dicho D. Eduardo Gómez, al final en algún sitio alguien, y ese alguien va a tener que ser el conductor, si la enmienda sigue adelante, tendrá que realizar las operaciones. En la actualidad lo único que tiene que hacer es asegurarse que la carga no supere los 1.000 si quiere ir bajo el 1.1.3.6 y si se aprueba esa enmienda alguien, que no está claro quien lo va a tener que hacer, tendrá que hacer la operación, y si el resultado de la operación no es correcto en relación con el que puede hacer el agente comprobando el resultado de la operación ya se tendrá el problema. Cree que no se aporta nada y piensa que el 1.1.3.6 es muy poco práctico por no decir que es inviable las empresas que no quieren tener problemas no utilizan el 1.1.3.6 al darles mucha inseguridad.

D. José Manuel González no sabe qué responsabilidad tiene el conductor ahí. Tampoco sabe si es del transportista, si quiere hacer una trazabilidad quizás lo lógico es que si ese conductor enseña las anteriores cartas de porte a los diferentes cargadores posteriores quizás cada uno de esos cargadores es el que le tiene que decir si le va a romper el 1.1.3.6 o no, si es que existe una trazabilidad de la mercancía

D. Arturo García dice que lo primero que hay que tener en cuenta es que se trata de un transporte exento, es decir los conductores no tiene formación oficial del 8.2, tienen la formación oficial que pide el 1.3 que está muy limitada a la operación que realiza. Piensa que primero, antes de poner más condiciones a estas operaciones u operaciones habría que reforzar la formación de los conductores en exención, y esto es una responsabilidad de la Inspección de Transportes que tendría que valorar el hecho de que la gran mayoría de estas empresas de paquetería llevan mercancías peligrosas y no están formados, y no se está inspeccionando. La segunda cuestión es que hay transportes que organiza el mismo transportista y esa responsabilidad la delega el propio transportista, las empresas de transporte de residuos peligrosos realizan estas operaciones siendo ellos mismos los propios expedidores, en este caso, el conductor tendría que tener una formación y saber hasta cuanto puede cargar en su vehículo. En cambio, hay multitud de empresas de transporte incluso autónomos que realizan estos transportes, y que son difíciles de controlar porque no necesitan consejeros de seguridad y están exentos de la gran mayoría del ADR, es paradójico que a los que menos transportan se les pidan más datos en la carta de porte, y precisamente este tipo de operaciones son las que más se sancionan las empresas que no tienen consejero de seguridad porque van por debajo de estas cantidades. Le resulta llamativo que un transporte de cisterna se sancione menos que uno de paquetería aunque solo fuera por las cantidades. Todo lo que se va poniendo adicional se lo lleva el transportista sin tener nada que ver.

D^a Ángeles Montero quiere hablar por alusiones de la última intervención, y por la contradicción en que ha entrado, al decir que no se inspecciona el transporte de paquetería y en la Comunidad de Madrid se inspecciona tanto el transporte de mercancía como el transporte de viajeros y luego termina diciendo que a quien más se sanciona es a la paquetería frente a las cisternas y es porque es en la paquetería donde se da todas estas incongruencias: el conductor nunca sabe lo que lleva, como responsabilidad del transportista parece ser que tampoco, y por supuesto si un transporte va acogido al 1.1.3.6. tendrá que demostrar que va acogido al 1.1.3.6.. También quiere responder al responsable de FENADISMER que la responsabilidad implícita es del transportista, ya que es quien se acoge, es decir, es quien no va llevar paneles, va a poner un conductor que no esté formado, por lo tanto aunque sea una responsabilidad repartida desde la expedición al transportista es a quien le corresponde. También se decía que el cargador también estaba indefenso porque el transportista quitaba los paneles, es decir, la responsabilidad es compartida, pero en el último caso si se está acogiendo a una exención en el transporte siempre será el transportista el que tenga que demostrar que es así.

D. José Manuel González cree recordar que en el Real Decreto, el transportista tiene que informar al cargador cuales son las mercancías que lleva y en su caso tenga que poner panel, y todo lo demás que debe de llevar. Por tanto la responsabilidad del transportista es informar al cargador que es lo que lleva, se imagina que será para saber si le va a romper el 1.1.3.6.



D. Jesús Soriano dice que la propuesta no le parece para plantear en una reunión del WP15 como una solución para la carga fraccionada, cree que hay una lectura parcial por parte de las empresas transportistas de la IRU creyendo que traspasando una tarea a un empleado de los transportistas esto se va a solucionar, cuando cree que si hay unos participantes obligados son expedidores y transportistas. Quiere reiterar que el problema de la carga fraccionada es lo suficientemente complejo e importante como para plantear una solución muchísimo más meditada que esta, piensa que no procede una modificación de esta guisa para pretender resolver un problema como es el de la carga fraccionada, que ellos como expedidores siempre lo han confiado a una coordinación entre el expedidor y la empresa transportista que tiene que ser capaz de gestionar una recepción de mercancía que se hacen en carga fraccionada, y que traspasar al conductor tareas y obligaciones no es la solución.

DOCUMENTO 10. Propuesto por Austria. Que clarifica el texto con respecto a la necesidad de llevar panel naranja o no. El primer punto está relacionado con el 5.3.2.1. que dice que si te obliga a llevar las marcas en los laterales de la unidad de transporte, que a priori se podía poner el panel naranja en el remolque que no lleva la mercancía peligrosa, y lleva otra mercancía y lo que se quiere es cambiar "unidad de transporte" por "vehículos".

La segunda propuesta está relacionada con el apartado 5.3.2.1.6. que requiere que se ponga un panel naranja en sitios donde se lleven varios compartimentos, y que se ponga nada más un panel naranja en caso de que se lleve la misma mercancía peligrosa en cada compartimento, pero no dicen nada en el caso de que se lleva mercancía no peligrosa.

D. Jesús Soriano cree que la placa etiqueta que como en el ejemplo pone que es arena, no tiene ninguna duda que la placa naranja tendría que ir sobre el vehículo tractor. Y en cuanto al tema de vehículo dice que lo que se define en el ADR es "unidad de transporte", no cree que poner vehículo, en este caso, sea lo más adecuado.

D^a Silvia García dice que la palabra vehículo como tal no está definido como tal, pero te manda a la entrada de vehículos específicos que sí que están definidos.

D. Juan Antonio Balbin dice, que tiene una teoría sobre este tema dice que la palabra vehículo no tiene mucha importancia en el ADR pero es lógico porque se está viendo una materia de transporte, y para el transporte lo que es relevante es el conjunto y no son relevante cada uno de los vehículos que forman parte de ese conjunto. Cree que el concepto vehículo está más orientado a tráfico y su matriculación pero que desde el punto de vista del transporte lo importante, y así está en todas las normativas, es siempre el vehículo que tiene capacidad de tracción, es el que tiene que primar y el hecho de que tenga o no remolque no tiene una excesiva importancia salvo desde el punto de vista de señalización que se pueda ver por la parte trasera.

Una vez terminados los documentos formales se pasa a revisar los documentos informales.

DOCUMENTO INFORMAL 4. Presentado por CECIF. Es una guía presentada por la industria en relación con el capítulo 1.10 en relación con la seguridad física, se ha tardado mucho en redactar y hay un montón de asociaciones que han colaborado en su elaboración, se presenta para su conocimiento de todo.

D. Jesús Soriano dice que es una actualización de la guía que ya se hizo en su día cuando se aprobó el capítulo 1.10 del ADR, y todas las empresas que integran FEIQUE la tienen como una de las mejores prácticas que impulsan en sus empresas.

Punto 5. Otros Asuntos

D. Eduardo Gómez informa que el ADR 2017 fue remitido al Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación para su toma de conocimiento del Consejo de Ministros que ya lo ha aprobado, y piensa que su publicación



será en breve. Y su edición y venta en el Servicio de Publicaciones tampoco piensa que se vaya a demorar mucho una vez que se haya publicado en el BOE.

Aprovechando la modificación el Real Decreto que modifica el ROTT, se ha modificado algún artículo del Real Decreto 97/2014 que ya había solicitado algún colectivo ,y en cuanto estén cerrado ese Real Decreto en la próxima modificación que son las que en la vida de este Real Decreto se ha ido viendo que se podían modificar, como puede ser el tema de las descargas como pueden ser que para descargar una mercancía había que bajar el embalaje al suelo, y proceder a la descarga y se ha añadido el tema de que siempre, y cuando esta maniobra se haga con seguridad ya que se ha visto que existe el problema de las plantas de cloro en las potabilizadoras, y era peligroso hacerlo como dice actualmente el citado Real Decreto; se han modificado cuatro o cinco cosas en este sentido.

D. Enrique Sánchez dice que con respecto a lo que ha dicho sobre la descarga se refería a inflamables, cuando se descarga con una manguera desde un GRG se está descargando como si fuera una cisterna, y el vehículo no está preparado para eso, para el cloro no hay ningún problema al no ser inflamable, pero cuando se trate de productos inflamables hay un problema importante si se hace con mangueras.

D. Eduardo Gómez dice que el contenido del artículo sigue siendo el mismo, lo único que se ha añadido es que para solucionar esta problemática, siempre y cuando se haga en las debidas condiciones de seguridad, la exigencia sigue siendo la misma, está frase se ha añadido para solucionar el problema de las estaciones potabilizadoras. Solamente se va a informar de esta serie de modificaciones.

Otra modificación es la de los pactos en contrario que en su día solo se hizo un artículo para las instalaciones agrícolas por la Ley de Contrato se ha eliminado lo de instalaciones agrícolas.

D. Juan Antonio Balbin quiere plantear en este apartado varios temas. Uno de ellos, que ya se ha comentado en la anterior Subcomisión, es el de la sanción por no identificar el transporte de mercancías peligrosas en el artículo 140.5.11, se planteó que existía una inseguridad para los cargadores, y por parte de la Administración se argumentó que la LOTT establece que todos los participantes en el transporte son responsables en la infracción de ese tipo, no lo va a negar, pero piensa que hay que comentar un tema y es que se está hablando de un tema de mercancías peligrosas, y al hablar de este tema es fundamentalmente el ADR que es un reglamento internacional que se aplica en toda Europa y que en España también tenemos el Real Decreto 97/2014 que en su artículo primero dice que se aplicara al 100% lo que dice el ADR en el transporte nacional y la realidad es que han estado buscando en el ADR ,y en el citado reglamento cual es la regulación que existe de responsabilidad de los cargadores en relación al transporte de vehículos que no sean cisternas y contenedores y no lo han encontrado. En ningún precepto del ADR ni en Real Decreto 97/2014 dice en absoluto que los cargadores son responsables de la señalización del vehículo, salvo en los vehículos cisternas y los contenedores. Por ejemplo, el 1.4.3.1 1. d del ADR dice que después de haber cargado mercancías peligrosas en un contenedor deberá respetar las disposiciones relativas a señalizaciones de peligro de acuerdo con la 5.3. el 1.4.3.1.1.sobre el cargador cisterna o llenador dice que deberá de ocuparse de los paneles naranja, etiquetas, placas y etiquetas así como de marcas para mercancías en caliente que estén colocadas en las cisternas, sobre los vehículos y los contenedores grandes y pequeños para mercancías a granel. En el art. 97 del Real Decreto 97/2014 dice que el cargador de cisternas o llenador se encargara de la señalización exigible por la normativa aplicable que se tenga que colocar en cisternas, vehículos y contenedores y en su Anejo II se dice en la lista de comprobaciones que hay que controlar la señalización de las placas y etiquetas de peligro y los paneles naranja con la numeración adecuada. Todo esto hace referencia a cisterna y contenedores y no a vehículos caja, lo que no entienden es porque la LOTT establece esa responsabilidad a todos los participantes cuando según el ADR, y la normativa vigente esta responsabilidad se atribuye únicamente al cargador cuando se trata de cisternas y contenedores. Cree que esta Subcomisión se puede poner en conocimiento de la Dirección General del Transporte Terrestre para que, en su momento, se produjera una modificación de la ley y se adecuara a lo que hoy por hoy se establece el ADR y el RD. 97/2014, porque la ley puede innovar pero no tiene sentido que en un tipo sancionador atribuya una serie de responsabilidades que no están reguladas ni el ADR ni en la normativa española de mercancías peligrosas.



El segundo tema que quería plantear, hace referencia a que hace pocos días estaba en exposición pública por parte Dirección General de Industria sobre un nuevo reglamento de ITV donde se propone, de alguna manera, que se exigiera para poder entrar a las líneas de revisión ITV, una de dos o bien que la cisterna llevara un certificado del consejero de seguridad diciendo que era un vehículo seguro, o bien que se llevará un certificado de limpieza de esa cisterna, así desde el punto de vista de mercancía peligrosa no debería de existir ningún problema. Hemos formulado alegaciones al no estar de acuerdo en este tema, pero en todo caso quiere dejar una cosa clara y es que en la actualidad de ninguna manera se puede ir con una cisterna cargada o sucia hasta una instalación de ITV porque si se comprueba todas las normas de restricciones de circulación ninguna autoriza salir de la RIMP a una cisterna que este cargada para ir a pasar la revisión de la ITV, no hay posibilidad real de hacerlo. Ha realizado una consulta al departamento competente de la Generalidad de Cataluña, y les han dicho que la Mossos d'escuadra tiene ordenes de denunciar a cualquier cisterna que cargada o vacía sucia salga de la RIMP para dirigirse a la ITV. Piensa que este es el órgano competente al integrar en ellas todas las administraciones, y que tendría que decir que mientras que no mande la normativa de tráfico no se puede pedir ese recurso aunque la cisterna acudiera con el documento del consejero de seguridad estaría incumpliendo la normativa.

D^a Silvia García comenta que con respecto al segundo punto cuando llegue a esta Comisión el nuevo reglamento de ITV para su informe por nuestra parte se tomará en cuenta esta intervención.

D. Eduardo Gómez se quiere referir al primer punto, y comenta que la modificación de las responsabilidades en el actual baremo sancionador se nos escapa, es decir que a pesar que esto es una Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera no tiene competencias en la modificación de la ley. Lo único que puede hacer es elevarlo a la superioridad por si estiman oportuno cambiar el tema de la responsabilidad al no ser una norma específica de mercancías peligrosas

D. Jorge Mérida informa que también han presentado alegaciones al reglamento de ITV en un sentido parecido, y que el consejero de seguridad no es la persona responsable para certificar la limpieza de una cisterna.

Un asociado que asistió a la jornada de información del ADR les ha hecho llegar una duda, y que parece ser que allí se dijo que el tiempo de retención de los contenedores cisternas refrigerados que se iban a exigir también a las cisternas fijas y que se iba a empezar a sancionar y quería que le aclarasen este tema. Ellos han consultado a la EIGA y les han confirmado que solo afecta a los contenedores cisterna y no a cisternas fijas.

El tercer punto que quiere plantear es que les ha llegado a través de EIGA que Alemania presento un punto para intentar retirar las cisternas fabricadas antes de 1978, alegando razones de seguridad que no tenían ningún sentido, y quería saber si saben algo sobre ese tema ya que en España es un tema bastante serio por el número de cisternas que se verían afectadas y que ya en su día se presentaron alegaciones al documento Alemán.

D. Eduardo Gómez dice que con respecto al tema del tiempo de retención de los contenedores si se dijo eso sería un lapsus, lo que tiene validez es lo que dice el ADR. Y en cuanto al documento de Alemania no recuerda el documento que ha mencionado.

D^a Silvia García informa que en junio se volverá a convocar a todas las Subcomisiones para ver la documentación que se va a presentar a la Reunión del Libro Naranja. En cuanto a la publicación del ADR 2017 se cree que es inminente.



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 11:35.

Madrid, a 3 de mayo del 2017.

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