



ACTA DE LA REUNIÓN DE 7 DE MARZO DE 2016  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE  
MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teresa Goizueta Ruiz, del Ministerio de Defensa.

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo de Seguridad Nuclear

D<sup>a</sup> Vanesa Aranda López, Junta de Castilla La Mancha.

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

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

D. Luis Antonio Martínez Cunchillos, del Gobierno Navarra

D<sup>a</sup> Carmen Ciges Sancho, de la Generalitat de Valencia

D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER

En Madrid, a las 10:30 horas del día 7 de Marzo de 2016, en el Salón de Conferencias (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

**Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.**

D<sup>a</sup> 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 17 de diciembre de 2015, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

**Punto 3.- Estudio de propuestas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta RID/ADR, a celebrar en Berna del 14 al 18 de Marzo de 2016.**

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este punto se van a revisar, para su estudio, los documentos que se presentarán en la reunión conjunta del RID/ADR, que se va a celebrar del 14 al 18 de marzo en Berna. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 2. Presentado por CEFIC. Es una propuesta muy técnica relacionada con la actualización de ciertas referencias de la normativa de la Unión Europea. En el momento actual se mencionan las diversas directivas, que lo que proponen es eliminar las directivas e incluir unas referencias al GHS. Las directivas han quedado obsoletas y el problema que hay es que la referencia al GHS hace que las sustancias a que se refiere estos apartados no sean exactamente las mismas.

D. Enrique Sánchez dice que el tema de hacer referencia al GHS tiene un inconveniente y es que al ser un docu-



D. Esteban González Maestre, de REPSOL

D. Andrés Herbada Estebán, de ASCTIC /UOTC

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

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D. Esteban Pajares, de AOGLP

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D. Juan Ángel Sánchez Benito, de ANFEPENA.

D<sup>a</sup> Inés Cardenal Gontázar, de AOP

D<sup>a</sup> Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Luisa García Galán, de AEUTRANSMER

D. Oscar González Teixeira, de TRANSFESA

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR.

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

D. Julio Viartola Molinero, ASFARES

D. José Paños Martínez, de FORMASTER

Secretaria:

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

Excusan su asistencia:

D. Manuel Moreno Almendro, Ayuntamiento de Madrid

mento de Naciones Unidas es de recomendaciones, pero además aunque los criterios de clasificación sean en un 99,99 % los mismos que utiliza la reglamentación de transporte de mercancías peligrosas, es decir, comparando criterio a criterio hay uno o dos que puede diferir un poco realmente recogen muchos más productos, muchas más categorizaciones que el reglamento nuestro, está claro que también el Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas, y por el que se modifican y derogan las Directivas 67/548/CEE y 1999/45/CE y se modifica el Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 1907/2006 el CLP es un reglamento que, basándose en GHS, no recoge todas las categorías pero tampoco es aplicable al resto de los países, esos es uno de los temas que hay que tener en cuenta, dentro del ADR están 48 países este reglamento aunque toma de base el GHS hay muchos países que el reglamento ese no les es aplicable. Es un problema de difícil solución y entiende que además el GHS no solamente es de mercancía peligrosa, recoge todas las sustancias y mezclas peligrosas. Piensa que la referencia directamente al GHS sería más conveniente al Manual de Pruebas y Criterios y al Reglamento Modelo como recomendación que sea aplicable solamente al transporte de mercancías peligrosas.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que al Reglamento Modelo en cuanto a lo relativo a clasificación pasa directamente tal cual a RID y ADR, es decir hace referencia al Reglamento Modelo para eso haces referencia al Capítulo 2 de clasificación del propio ADR .

D. Enrique Sánchez dice que en principio el Reglamento el 1272/2008 hace referencia al Manual de Pruebas y Criterios en todo lo que son aspectos físicos excepto lo que sea peligros físicos excepto algunos y manda al Manual de Pruebas y Criterios.

D. Jesús Soriano dice que son favorable a esta propuesta porque entienden que las referencias que propone CEFIC eliminar son normas de derecho europeo, validas en todos los estados miembros de la Unión Europea, y el ADR afecta a países como Marruecos, Turquía que no están en la UE. La vinculación directa que se hace entre los ensayos y la clasificación de GHS para que tenga plena aplicación en el ADR y RID es favorable y conveniente porque es más rápido, que se haga referencia a una norma de clasificación y etiquetado CLP a nivel de Unión Europea implica que se está adoptando una reglamentación hecha por unas autoridades con unos dictámenes que son solamente válidos para la Unión Europea y no como criterios para clasificación de una mercancía peligrosa, y a efectos prácticos lo que ve en esta propuesta del CEFIC es que de una forma sencilla se vincula si una mercancía peligrosa es o no peligrosa en las clases corrosivas, en las clases peligrosas para el medio ambiente porque directamente vincula categorías y subcategorías de GHS con las clases de corrosividad, de



toxicidad y peligrosidad para el medio ambiente con lo cual nuestra propuesta es favorable sobre todo a nivel de descarte. Entiende que el texto que ha propuesto CEFIC es muy útil a efectos de descartar si una mercancía es o no es peligrosa.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere recordar que, aunque no es habitual, hay muchas referencia a la normativa europea dentro del RID y ADR. Este no es un caso único ni mucho menos y efectivamente las cuarenta y ocho partes contratantes son conscientes de que hay veintinueve que van por un camino, esto es una referencia que se da en muchas ocasiones. Lo que sigue sin tener muy claro es si ahora se van a descartar más o menos sustancias que antes, porque realmente lo que hace el documento 2 estos puntos a los que hace referencia el 2.2. 1.1.14, el 2.2.81.9, lo que dicen es que si pasa tal se puede decir que no es corrosivo que no es de clase 6.1, que no es de clase 9.

D. Jesús Soriano dice que esto a efectos prácticos va a ser igual, lo que está diciendo CEFIC es que una mercancía no será corrosiva si no cumple la categoría 1 de GHS, una mercancía no será peligrosa para el medio ambiente acuático si no es aguda 1 o crónica 2 al menos de acuerdo al GHS, es lo mismo, los criterios son exactamente los mismos, que ocurre que cuando se hace referencia al reglamento CLP se está haciendo referencia a un reglamento jurídicamente aplicable con eficacia jurídica plena y puede que ahora no, pero en un futuro con nuevos productos químicos que se vayan transportando la Unión Europea tome un criterio diferente al que toma GHS. No conoce ningún caso en que vaya a haber ningún cambio ahora mismo, pero en el futuro puede que sí la Unión Europea decida tener una clasificación diferente a la GHS, lo puede hacer porque la Unión Europea es competente en esos estados, igual que si Marruecos dice que en su territorio lo clasifica de esta forma aunque la Unión Europea lo clasifique de otra.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ese argumento no le parece válido porque, entonces lo que habría que hacer es no incluir en ninguna referencia en la normativa europea en el RID y ADR y eso no es así. Y vuelve a insistir por parte del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad en la Categoría 6.1 han mandado un cuadro y efectivamente hay una diferencia de clasificación entre lo que es el CLP y lo que es el GHS, ellos básicamente lo que dicen es que la dosis letales según el GHS son más de 300 a 2.000 mg por kilogramos mientras que la directiva es de entre 200 y 2000 mg por kilogramos, hay una diferencia ahora hay unas sustancias que caen en ese rango de 200 a 300 mg que pasan a estar incluidas en las que se excluyen por defecto, entonces todo esto tiene sus implicaciones. Lo que pregunta es si todo el mundo es consciente de las implicaciones que esto pueda tener.

D. Jesús Soriano en el caso de la clase 6.1 en la propuesta de CEFIC está excluido los biocidas, seguramente lo que está comentando aunque no lo puede asegurar se excluyen los biocidas.

D. Enrique Sánchez dice que ha estado haciendo un estudio a efectos de incorporar de hacer un análisis del Reglamento de Almacenamiento de productos químicos y ha detectado los cambios que se han producido en el GHS o en el CLP en relación con el cambio de categorías. Lo que ha detectado es que la categoría primera , segunda, tercera de tóxicos corresponden con el grupos de embalajes 1, 2 y 3 a efectos de la anterior reglamentación de sustancias con la nueva reglamentación de sustancias existe una diferenciación con respecto a las dosis etc que se han utilizado de referencia. Un punto también importante es que la dosis que se utiliza en el CLP y GHS es diferente que la que se cita en el ADR, pero existe una relación que está establecida en el propio ADR y cree que también en CLP, es decir, la dosis por kilogramo hay una variación que es aplicar una formula y coinciden. En otros casos ya no corresponde a categoría 1, 2 y 3 porque hay una mezcla por ejemplo los corrosivos que corresponden a unas categorías bien definidas del CLP y de GHS. Para hacer ese estudio se ha ido a los textos del ADR y CLP en cuanto al criterio de clasificación ha visto que en el 99,99% son iguales, se puede perfectamente asimilar los grupo 1,2,3 con la clasificación de otros productos a lo que dice el CLP.

DOCUMENTO 3. Presentado por la Asociación Europea de Consejeros de Seguridad. Consta de ocho subpropuesta sobre las funciones del consejero de seguridad. Se reproducen a continuación aquellos puntos en los que se realizaron comentarios.

Propuesta 1.- Es indicar que la persona que da la formación en la empresa debe ser consejero de seguridad.



A D. Eduardo Gómez le ha sorprendido mucho la propuesta de EASA, primero por lanzar una propuesta de esta enjundia y segundo por la cantidad de cosas que pretende modificar.

Con respecto a la propuesta 1 basicamente lo que ha explicado D<sup>a</sup> Silvia García que el consejero sea el encargado de dar la formación de acuerdo con el apartado 1.3. que esa persona tiene que tener la titulación de consejero de seguridad, en principio le parece bien que haya una titulación de por medio que dé un poco de validez a esa formación. Sin embargo hay que tener en cuenta que el capítulo 1.3. cuando se refiere a la formación se está refiriendo a la formación de personas que no tienen que tener una formación obligatoria, están hablando de persona que bien porque esas maniobras vayan exentas por algún motivo, bien porque por su cualificación laboral no son ni conductores ni consejeros de seguridad, pues no tienen regulada la formación. Esta propuesta le parece bien, siempre y cuando la empresa a la que pertenecen los alumnos que van a recibir esa formación tengan la necesidad de tener consejeros de seguridad, quiere decir esto que si una empresa no tiene la necesidad de tener consejero de seguridad pero sus empleados sí tienen que recibir una formación, el que sea consejero no le parece razonable. Esta es la postura general de la Dirección General del Transporte Terrestre.

D. Luis Martínez añadiría una cosa más qué pasa con la formación online, que se está dando y no se sabe quien la prepara y es si se le va a meter mano a la formación o se va a regular, como mínimo, las renovaciones porque hay empresas y consejeros que consideran que aunque el ADR dice que hay una renovación con el cambio de normativa hay gente que opina que como ese cambió de normativa no le afecta no es necesario renovar la formación. Esto de dar la formación está muy bien pero cree que la formación se queda coja y piensa que va a llegar un momento que eso también se tendrá que tratar.

D. Eduardo Gómez dice que se están saliendo un poco del análisis de la propuesta, pero por ahora no hay ningún viso de regular una formación, salvo que nos venga impuesta por organismos internacionales, el que sea formación on-line u otro tipo de formación no quiere decir que sea una mala formación, el que el consejero sea el encargado de realizar esa formación le parece bien porque ya se tiene una cabeza en la que apoyarnos para que cuando se detecte que esa formación o no se da o es una formación mala ya se sabe quién es el responsable, cosa que ahora no se sabe. En resumen no se van a meter en regular una formación, en consejero ya sabe sus obligaciones, ya sabe cuándo se da la formación bien o no se da, si el responsable es el consejero en dar esa formación habrá que incluirlo entre sus obligaciones.

Luis Martínez pregunta para sancionar a una empresa por el tema del consejero de seguridad en el tema de la formación que sea una información mala.

D. Eduardo Gómez dice que ahí la Inspección tendrá que analizar si es una formación correcta o no y con respecto a la afirmación de que de no me afectan los cambios luego no requiero formación pues tiene que conocer los cambios que hay tanto si le afectan como si no le afectan.

D. Fernando Fernández cree que hay un pequeño matiz, quieren que se lo aclaren; una cosa es que tenga que ser un consejero de seguridad que lleve a cabo esa formación, que le parece bien y más siendo consejero de seguridad y otra cosa es que tenga que ser el consejero de seguridad designado de esa empresa el responsable que tenga que impartir esa información que hasta ahora se tenía que comprobar que es adecuada y válida y si como dice D. Eduardo Gómez si es algo que sea competencia directa del consejero de seguridad designado ya pasa a ser una función y habría más cambios ,si es que tenga que ser un consejero aunque no tenga que ser el designado, nuestra función como consejero designado será comprobar que sea la adecuada y a nivel de corporativismo no me parece mal que sea un consejero de seguridad y no otra persona que no tenga unos conocimientos mínimos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la propuesta dice un consejero de seguridad, lo que pasa es que, y es un comentario personal, dice un consejero de seguridad que no es el consejero de seguridad de la empresa cualquier conocimiento adicional que pueda tener por ser el consejero de seguridad de la empresa, él ya no lo tiene , la verdad entre eso y una persona de afuera especializado en dar información tampoco cree que haya mucha diferencia. Precisamente lo interesante es aprovechar a el consejero de seguridad de la empresa que es el que ya está. La propuesta dice sin embargo un consejero de seguridad cualquiera.



D. Fernando Zamora dice que no está de acuerdo, el sentido de la propuesta no sabe si es el consejero de seguridad adscrito o cualquiera, está en la línea que debería de ser cualquiera porque hay muchas empresas, al menos en el sector nuclear y radiactivo, que sobre todo en empresas grandes que tienen varias personas con título de consejero, solamente tienen uno adscrito pero claro pretender que esa persona sea quien tiene que dar la formación a cien personas no tiene mucho sentido, cuando tienen a tres o cuatro más que tienen titulación no tiene sentido, sabemos que es tan válido como el que está adscrito pretender que esa persona no tengan opción de darlas. El cambio debería de enfocarse de manera genérica a cualquier que tenga el título de consejero porque se presupone que tienen una formación en el ADR que va a ser capaz de transmitir y capaz de valorar si la formación que se va a dar es adecuada o no. Entiende que se está hablando de la formación del reciclado.

D. Eduardo Gómez dice que se está hablando de la formación no requerida oficialmente: empleados, manipuladores etc., no del consejero de seguridad que eso ya está regulado.

D. Fernando Zamora dice que su comentario va dirigido tanto a la formación inicial como a la reciclada de las personas implicadas.

D. Arturo García dice que desde su punto de vista sobre todo los consejeros externos que es la experiencia que tienen, en el momento de relacionarse con el personal de carga, descarga con el conductor son estos cursos en los cuales se es capaz de ver los cumplimientos de las empresas, tienen una doble función desde su punto de vista, desde el punto de vista de los asociados el hecho de ir a un curso sobre todo presencial y ver como interaccionan contigo los empleados de la empresa que tu asesoras es fundamental para irte tranquilo viendo la consignas de seguridad que tú mismo has dado y el que mejor le conoce es el propio consejero de la empresa. Para los subalternos no es lo mismo, el que valora, inspecciona y valida esa formación es el propio consejero. Desde su punto de vista el propio consejero es el que debía de impartir esa formación y si no tienen la habilitación suficiente para el tema de pedagogía y psicología habrá que dotarle de instrumentos a este consejero de seguridad y ampliar esa formación y aspirar a más en nuestro futuro profesional.

D. Enrique Sánchez dice que por una parte es consejero y lleva muchos años dando asistencia técnica de transporte de mercancías peligrosas y también ha dado formación desde hace mucho tiempo, no está de acuerdo básicamente por lo siguiente. El responsable de formación en una empresa es la dirección de la empresa, el empresario es el que tiene la obligación asignada de dar la formación. El consejero no tiene esa obligación, tiene las obligaciones que establece y una de ellas es verificar.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que esta propuesta no es incompatible con lo que está diciendo porque simplemente dice que el propietario de la empresa escoja entre todos los consejeros de seguridad que haya uno.

D. Enrique Sánchez dice que el consejero está cualificado para ser consejero, pero no está ni cualificado ni preparado, dentro de lo que es su examen, para ser formador. Hay consejeros que están preparados para formar y otros no. No está claro que el consejero pueda ser el formador. Además dentro de la estructura de formación del ADR, la parte de sensibilidad y la específica la parte de seguridad hay otras formaciones que se dan en las empresas que tienen relación y muchas veces cubren la formación que tenía que dar de acuerdo con eso. El tema de la formación no es solamente tener la cualificación de consejero, hay que tener una experiencia y unos conocimientos y sobre adecuar la transmisión de los conocimientos. Entiende que el consejero lo puede hacer, de hecho hay muchos consejeros que están impartiendo la formación, pero la obligatoriedad de que sean los consejeros generan un hecho de monopolio. Por último hay empresas que no necesitan tener consejero y que tiene la obligación de formar. Personalmente no lo ve claro. Objetivamente piensa que las empresas tienen otras opciones en el mercado.

D. Fernando Fernández está en desacuerdo con lo que dice D. Enrique Sánchez, porque ha quedado claro de que no tiene que ser el consejero de seguridad designado, sino un consejero. Habrá que elegir un consejero que tenga las habilidades docentes. Pero puede comprobar que el consejero que lo haya hecho lo ha transmitido bien. Una vez que tenga claro que tenga que ser un consejero de seguridad quien lo imparta le parece bien. Entiende que la propuesta es acertada.

D. Fernando Zamora dice que después del comentario de D. Enrique Sánchez ha visto un matiz que antes no había visto, de cara al sector nuclear y al sector radioactivo. El ADR exige que además de la formación sobre requisitos ADR haya una formación periódica de protección radiológica: Ahora mismo en todas las instalaciones





radiológicas y nucleares esa formación no la están dando los consejeros, la están dando gente experta en protección radiológica, por lo tanto llegaremos a un problema en el sector nuclear en la clase 7, obligaremos a los consejeros que no estén bien formados en protección radiológica a tener que dar una formación que la están dando sus compañeros dentro de la misma empresa con una formación 100% protección radiológica, hay que tener cuidado con esto. No había visto ese matiz pero es muy importante.

D. Antonio Gómez quiere contestar a D. Enrique Sánchez dice que es muy difícil, es en relación con la formación de los consejeros cree que las tres cualidades principales de un docente son: seguridad científica, seguridad didáctica y cercanía emocional. La seguridad científica piensa que los consejeros deberían de tener porque saben cuáles son sus tareas y lo que tienen que hacer en la empresa. Con respecto a la cercanía emocional y la didáctica van a ser difícil de medir. Piensa que el consejero tendrá que formarse metodológicamente, tiene seguridad y conocimientos suficientes como para que sea a él a quién se le debería de exigir dar la formación.

D. Jesús Soriano está de acuerdo con lo que ha comentado D. Enrique Sánchez. Vuelve a decir que una industria química se preocupa de la seguridad integral, y tiene que dar respuesta a todo, no se puede parcelar. Lo que es fundamental aquí es que el responsable de la seguridad de las instalaciones y de los trabajadores es el director de la planta, este lo que requiere es un análisis de riesgos global y a partir de ahí se desarrolla un programa de formación que fundamentalmente pretende ser eficaz si nosotros empezamos a reducir y a hacer menos flexible como se puede dar una formación eficaz se va en contra de la seguridad. El formador tiene que tener una aptitud pedagógica, tiene que saber transmitir unas costumbres, unos hábitos prevencionistas y tiene que poner el acento o el no acento en aquellos riesgos que son más importantes y en una planta cargadora descargadora hay cuestiones que no son sencillas y que exigiendo que tenga que tener el formador un determinado título eso vaya a salir mejor no es seguro. De hecho durante todos estos años los prevencionistas que hay en las plantas químicas por la formación que apuestan es la formación transversal e integrada, donde se da más relevancia o no a determinados riesgos que están calificados como relevantes y significativos. El consejero de seguridad cree que una de las funciones que tiene en el ADR es que esa formación sea supervisada por él, la figura del consejero de seguridad no se crea con una función pedagógica. Cree que es muy lícito que una asociación de profesionales intente buscar nichos de empleo e intente darle realce a su profesión, pero cree que aquí la experiencia por parte del sector industrial que él pueda aportar va contra esto, más bien por apostar por una seguridad integrada.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la Propuesta 3. es incluir, dentro de las actividades que tiene que tener un consejero, a los expedidores.

D. Eduardo Gómez dice que está en contra. El expedidor por definición es quien contrata el transporte y quien contrata el transporte vaya usted a saber quién es, se sabe pero puede ser una persona perfectamente ajena al mundo del transporte; exigir a personas ajenas al mundo del transporte la figura de un consejero de seguridad es rizar el rizo. El expedidor muchas veces es un señor que está en un despacho con un teléfono simplemente cogiendo encargos y poniendo en contacto un transportista con un cargador. Ni ve el envío ni ve etiqueta de peligro, no ve nada de nada, no ve la necesidad de un consejero de seguridad, que le va a visitar, qué informe anual va a hacer, bajo su punto de vista lo ve absurdo y está totalmente en contra de aplicar la figura del consejero al expedidor. Otra cosa es que el expedidor y el cargador coincidan, entonces ya está, porque el cargador lo tiene que tener, el expedidor ya está cubierto por esa figura, cuando el expedidor tiene arte y parte en la operación de transporte ya está cogido, si no lo ve absurdo.

D. Antonio Gómez dice que el problema es que no sabe si la definición de expedidor en España es lo mismo que en otros países. En España tenemos el art. 3 del Real Decreto 97/2014 que dice lo antes dicho por D. Eduardo Gómez, el que contrata el transporte y si es un transporte privado complementario, será el titular de la autorización porque es como contratarse así mismo. Lo que pasa es que la definición de expedidor en el ADR, dice algo así como expedidor el que lo sea no parece que es lo mismo que aquí y a nivel europeo y está pasando a transportes que salen de España en donde se pone expedidor al que contrata el transporte, en otros países parece ser que es sinónimo de cargador, en España está claro.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que si se mira el ADR el expedidor y el cargador son diferentes figuras. El ADR regula el transporte inclusive la carga y la descarga, duda incluso de que haya la potestad de regular la figura del expedidor dentro de una normativa de transporte del AD,R porque fruto de la definición de transporte que se hace en el propio ADR esto excede el rango de aplicación.



D. Fernando Zamora dice que el problema que ve, y ya es muy viejo, es que hay una confusión absoluta sobre qué es el expedidor, y lo hay en toda Europa. En su área de trabajo, en lo nuclear y radioactivo, está absolutamente confuso porque la mayoría de los requisitos más importante para la seguridad en el transporte de material radiactivo se asignan al expedidor, claramente. Lo que pasa es que, como dice D. Eduardo Gómez, en el noventa y tanto por ciento de las ocasiones coinciden cargador y expedidor. En nuestro caso afortunadamente, pero que quede claro que prácticamente los temas más importante para la seguridad en el transporte de material nuclear o radiactivo descansa sobre la figura del expedidor, por lo tanto, decir que el expedidor en un transporte nuclear es un señor que está en una oficina coge y teléfono y encarga un transporte es muy peligroso, porque ese señor es el que va a constar en la carta de porte y por lo tanto es que cuando se encuentre un bulto contaminado, fugado etc es al que se le va a pedir las cuentas y si resulta que no tiene ni idea de cómo se ha cargado o cómo está embalado de cuál ha sido el procedimiento de trabajo, es demencial. Por ello está de acuerdo con lo que se está proponiendo.

D. Fernando Fernández siente llevar la contraria a D. Eduardo Gómez, en su opinión pero por el hecho de que sea alguien en un despacho que no tenga ni idea del tema del transporte no significan que no tengan nada que ver en el transporte. De hecho se le menciona y se le atribuyen responsabilidades al expedidor tanto en el ADR como en nuestra normativa nacional, por lo tanto, que conozca la normativa pero evidentemente la aplica, como aplica la normativa también el baremo sancionador nuestro también tiene un apartado con sus responsabilidades evidentemente no puede ser que una persona ajena, porque no tiene ni idea y está con un teléfono y solamente tenga la factura, que no tenga un respaldo como mínimo de un asesoramiento técnico de alguien que tiene responsabilidades en el transporte de mercancías peligrosas. Entiende que luego puede haber ese factor de que no pertenece a la operación de transporte porque no es carga descarga del transporte si se incluye dentro del ADR se estará ampliando también al que contrata al transporte, por lo tanto no le parece mal.

D. José Antonio Rodríguez dice que está en la línea de lo que acaba de comentar D. Fernando Zamora y el resto y también un poco en contra del criterio de D. Eduardo Gómez. El expedidor es el dueño del perro y eso hay que corregirlo en el ADR. El cargador habrá que demostrar quién es el cargador porque documentalmente no existe, documentalmente existe un expedidor y un destinatario y ahí se quedan los intervinientes, con lo cual no es nadie pero está en todas las salsas. Piensa que si debe de regularse porque al final tiene problemas y tiene obligaciones. Diría que el expedidor es aquella empresa que bajo sus órdenes trabaja el resto y tendrá que saber qué es lo que va a hacer. Toda empresa que quiere llevar a cabo una actividad tiene obligación de asesorarse y documentarse y autorizarse en todo aquello que quiera hacer y, si realmente quiere hacer transporte de mercancías peligrosas, no tendrá más remedio que del modo y manera que sea más adecuado y tener certeza de que lo que va a poner en carretera está debidamente autorizado.

D. Enrique Sánchez dice que como ya ha dicho antes está de acuerdo con D. Eduardo Gómez por las razones que ha expuesto y por otras. En principio el expedidor según el Real Decreto 91/2014 dice que es aquella persona física o jurídica que por cuya orden y cuenta se realiza el envío no ve que sea el que contrata pero esa persona es como dice D. Eduardo Gómez, está en su sitio coge el teléfono y tiene la propiedad o la orden y tiene la capacidad jurídica para poder mover la mercancías, no lo puede hacer otro que no tenga esa capacidad jurídica ya sea propietario o persona delegada por él. Esa persona, según dice el ADR, no tiene por qué tener designado un consejero de seguridad, no está de acuerdo a que se le asigne un consejero de seguridad.

D. Antonio Gómez dice que si sirve de algo en el Código IMDG define como el expedidor como el cargador.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el Código IMDG no existe la figura del consejero de seguridad r.

D. Fernando Zamora dice que le da la sensación de que cada uno entiende la figura del expedidor de distinta manera en esta sala, cada uno piensa de una manera, como en cada país de Europa y esto no puede ser, es una locura, y es la figura más significativa en la seguridad del transporte. Hace años que se quitó del ADR la declaración jurada que tenía que hacer el expedidor, pero se sigue haciendo en el Código IMDG y en el ICAO, el expedidor está declarando que se cumple con el etiquetado, la señalización, los criterios de contenido del embalaje etc, es la figura clave en la seguridad, no se puede pensar que el expedidor es una persona que está con un teléfono en un despacho, cada uno lo está interpretando de una manera distinta y más vale que entre todos se llegue a unificar el criterio de quien es el expedidor,. Hay que aclarar exactamente que es el expedidor y cuando se haya puesto esto en claro entonces se empieza a decidir si hace falta o no consejero de seguridad.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que está última sugerencia es bastante razonable.

D. Jesús Soriano cree que esto es complicado y le parece muy difícil. El expedidor, viene definido en el ADR y lo que hace es trasladar al derecho nacional algo que tendría que ser un derecho europeo en el ámbito ADR, ahí está el problema el expedidor es el que es según el contrato de transporte. Si el problema de esto nos lo deja en el derecho de transporte nacional, tendremos que darle solución a través de una solución dentro nuestro derecho nacional. Hay un tema que es el de la delegación de funciones y responsabilidad por parte de expedidor que cree que es ahí donde puede estar la solución del tema porque le parece muy difícil porque a efectos de votar esto sí o no muy difícil .

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el problema es que hay muchos tipos de expedidores diferentes, no que no estén recogidos adecuadamente en la definición, es que hay expedidores que son fabricantes que son los que tienen la mercancía y están en la salsa de todos y obviamente tienen una información detalladísima y son un valor añadido grande dentro de lo que es la cadena de transporte y hay expedidores que son una persona con el teléfono, pero es que tanto el uno como el otro caben perfectamente en la definición de expedidor que existe en este momento en el ADR, piensa que ambas realidades son compatibles porque en uno es la realidad del fabricante que directamente contrata a su transporte y en la otra es la realidad que una agencia de transporte que lo que hace es comprar aquí y vender allá. Ambos pueden ser expedidores con la definición que hay en este momento perfectamente es compatible.

La siguiente propuesta es eliminar para los envíos bajo el 1.1.3.6 y bajo cantidades limitadas la exención de tener consejero de seguridad.

D. Eduardo Gómez dice que no está de acuerdo, está en contra porque se carga las vías de exención por una sencilla razón, hace muchos años se pusieron para facilitar el transporte de materias terminadas para el usuarios o consumidor final, bien por pequeña cantidad o por dispersión del pedido etc. Si existen esas vías de exención bien mayores o menores, de hacer algo sería quitarles cosas pero no ponerles más, es decir que después de lo del consejero de seguridad vendrán que tienen que ir etiquetadas porque es más seguro. Si tomamos la decisión de quitar las vías de exención, pues que se quiten pero todo será más seguro, pero las consecuencias económicas que se pueden tener van a ser bastante gordas. Está en contra de esta propuesta.

D. José Luis Mañas dice que el consejero de seguridad no puede ser más entendido que el fabricante de explosivos o el de radiactivo o el de inflamable y pretender que un consejero de seguridad sea un experto en todas estas cosas es una utopía que va en contra de la liberalización del transporte. De las tres propuestas que se han planteado hasta ahora su voto es que no está en contra de ellas

D. Jesús Soriano está de acuerdo con D. Eduardo Gómez.

D. José Paños dice que quien asesora a la empresa son los consejeros de seguridad. Lo que se debería de obligar, ya que no tienen dicha obligación, es a realizar por parte de un consejero titulado un informe bianual o en el periodo de tiempo que se estime conveniente sobre el tipo de mercancía que estas empresas transportan y saber que están sometidas a exenciones. Si se habla de la formación vamos a asumir el consejero de una empresa la formación de los trabajadores que ha formado otro consejero diferente. y por tanto si está de acuerdo que un consejero no es aquella persona que sabe de todo y es especialista de todo sino en empresas que debidamente el personal este cualificado y con titulación más que suficiente para impartir esas materias debe de encargarse él más que el consejero puesto que lo va a hacer cree con más conocimiento de causa.

D. Fernando Zamora dice que en esta propuesta está de acuerdo con D. Eduardo Gómez. Qué significa en el ADR el apartado de la exenciones, que por debajo de ahí el riesgo está muy limitado, es muy bajo y por eso no se le exige muchas cosas, él habla de la parte nuclear y radiactiva, pero se imagina que para el resto pasara igual, por lo tanto una más es el consejero de seguridad. Esto impactaría por lo menos en el sector radiactivo, hay muchas universidades, muchas instalaciones que les establecerías un requisito bastante costoso para no conseguir aumentar la seguridad prácticamente en nada, por lo tanto su opinión es que está totalmente en desacuerdo en que se le exija un consejero a materias por debajo de sus valores .

D<sup>a</sup> Silvia García dice la Propuesta 4 es incluir un informe anual de acuerdo con un modelo especificado que tiene un aire al modelo español, algunas cosas se han recogido y otras si. España, esta misma mañana, ha





remitido un documento informal sobre este punto concretamente de esta propuesta. Lo que han hecho ha sido hacer una traducción de lo que es el esquema del informe de seguridad que se pide en España e indicar las cuatro diferencias que hay que explicar el porqué nos parece interesante el mantener las diferencias que hay.

En el documento español las diferencias están en que aquí al cargador y al descargador no se les pide que indiquen donde se hace la descarga y la carga, con lo cual es un dato que se pierde interesante a la hora de hacer mapas del flujo y que no es lo suficientemente personal como para que a las empresas realmente les cause daño indicarlo y todo lo referente a información sobre los vehículos que se han utilizado y sobre los envases que se han utilizado lo que si se recoge son todas las preguntas que hay al final del informe español. También con relación con las obligaciones del consejero de seguridad y lo que se incluye es si existe un plan de seguridad adicional de acuerdo al 1.10 si hay que aplicarlo y si existe ese plan. Da un modelo de informe que permite un tratamiento más reglado de todos los informes anuales, pero no válida como a partir de ahí hacer un tratamiento estadístico y hacer evaluaciones que pudieran ir un poco más allá y ayudarles a las autoridades a tomar decisiones de cara a la seguridad. Hay una serie de decisiones que no se podrían tomar porque no existiría ningún tipo de información. Esto tiene la ventaja que en vez de escribir cada uno en un formato texto que le parezca más adecuado todo el mundo escriba en este formato, pero no permitiría hacer un tratamiento estadístico porque no hay información que tenga interés desde el punto de vista estadístico. Pregunta si hay algún comentario a esta propuesta.

D. Luis Martínez tiene conocimiento de que en EASA hicieron ellos un análisis de los distintos informes anuales que hay en cada país y determinaron que este era el informe que consideran más conveniente. Piensa que introducirlo como modelo es un error, en todo caso un mínimo de información que debería ir contenida y luego cada país por encima incluya lo que estime conveniente.

A D. Eduardo Gómez le parece demasiado light el informe, de él no se puede sacar ninguna conclusión simplemente son una serie de datos, corroborar cosas que tiene la empresa. Hay que partir de la base de que nuestro informe anual, primero tiene el requisito de que es obligatorio mandarlo a las comunidades autónomas pero además previamente tenemos las descripciones, y por tanto es compararlas con las descripciones y los domicilios, pero hay que partir de la base que nuestro sistema no lo tienen muchos países. En el texto ADR, aparte del informe, dice que las autoridades locales podrán pedir a las empresas el informe anual, pero como no tienen la obligación pues habrá países que les venga muy bien que lo tenga así, como ha dicho D. Luis Martínez, el ADR partimos de la base que es un acuerdo de mínimos lo que quiere decir que cualquier país sin contradecir el ADR pueden poner cosas que lo complementen. En resumen, nosotros en principio seguiremos con nuestro informe anual con todos los requisitos tal y como lo tenemos, porque no contradecimos lo que dice en absoluto a lo que dice el ADR, e incluso estamos pensando en cambiarlo para una serie de datos que nos está pidiendo protección civil apoyándonos en el informe anual estamos pensando en cambiarlo pero eso va más a largo plazo.

En resumen su opinión y la de su Dirección General es que le gusta su modelo de informe y que teniendo uno que ha funcionado 15 años perfectamente no entiende como no lo han tenido en cuenta, salvo lo que ha dicho D<sup>a</sup> Silvia García, que son datos que no aportan nada lo que nos han copiado.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que un comentario que han hecho también es que en la clase 7 lo pongan en bequerelios y también hay que cambiarlo en el nuestro. Esa es la única autocritica que han recogido en el informal

D. Fernando Zamora dice que no se ha mirado la propuesta en detalle y está de acuerdo en que le gusta más nuestro modelo se basa en vuestra opinión pero quería aprovechar que se acordarán en lo bequerelio.

D. Enrique Sánchez está totalmente de acuerdo con D. Eduardo Gómez en que tenemos un informe que además sirvió en su momento para aportar mercancías peligrosas por códigos postales que era una información importante, así como los vehículos y una serie de cosas, piensa que el nuestro es mejor, aunque falta lo relativo a Protección Civil, que no está puesto y algún detalle se le podría añadir. Unificarlo para todos los países a título informativo sí, pero obligatorio para todos los países no lo ve.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que España se ha ofrecido a colaborar y a trabajar en el tema.

Propuesta 6. Pide que las preguntas de exámenes sean públicas y armonizadas, pero no se sabe con quién hay que armonizarlas. Entiende que las preguntas sean las mismas en todos los países.



Dice que las preguntas de la Dirección General del Transporte Terrestre están colgadas en la web pero las de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias no. Ha hablado con los compañeros de otros países y el hay alguno que solo disponen de 250 preguntas, sería posible memorizar la pregunta incluso en otro idioma y aprobar el examen, si esto se coloca en internet es un peligro.

D. Fernando Zamora cree que armonizar todos los bancos de preguntas de todos los países lo ve francamente imposible, porque el ADR cambia cada dos años y cada ese tiempo hay que echar un vistazo para ver que preguntas hay que corregir, imaginarnos eso a nivel europeo. Como tuviéramos que hacer cada dos años una revisión del banco de preguntas a nivel europeo le parecería brutal, no lo ve y publicarlo o no se reserva la opinión.

D. Eduardo Gómez dice que en su día cuando el secretariado de Naciones Unidas dijo que cuando tuviéramos el banco de pregunta que lo mandáramos, España mandó el suyo.. Lo que sabe es que hay países que lo tienen más difícil, por ejemplo en Francia los organismos examinadores son organismos particulares autorizados por la Administración, cada organismo tiene su banco de preguntas armonizar aquí sería difícil igual nosotros entre carreteras y ferrocarril. Nosotros en muchos años no hemos hecho pública la batería de datos de preguntas porque había muy pocas, no se hizo pública para evitar su memorización, cuando se ha tenido un banco grande ya se ha hecho público, aprovecha la ocasión para decir que si alguien quiere proponer alguna pregunta que se la haga llegar.

D. Luis Martínez dice que lo del banco de pregunta le parece bien, siempre y cuando que sea optativo Lo que también dice EASA que ellos llevan la idea o de proponer que un nivel mínimo de aprobado.

D. Eduardo Gómez dice que actualmente el ADR dice el 50%, no dice que las erróneas penalicen o no, han cogido escrupulosamente lo que dice el ADR.

DOCUMENTO 8. Propuesto por EIGA. Se refiere a la situación que hay entre Estados Unidos y Europa para ver cómo están los requisitos de importación y exportación de gases dentro del recipiente marcado  $\pi$  o marcado DOT y los multilaterales existentes. Básicamente este documento lo que hace es un recuento de la situación actual y lo que se está trabajando es que Estados Unidos reconozca los contenedores  $\pi$  y a base de llevar para allá Europa pueda empezar exportar gases a Estados Unidos, porque en este momento lo que funciona es que Estados Unidos puede exportar gases en sus contenedores y Europa los acepta pero el camino inverso no funciona.

D. Enrique Sánchez dice que no ha entendido lo del camino inverso.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que hoy en día no está permitido es que un recipiente  $\pi$  se llene en Europa y se lleve a América. No lo permite los convenios con Estados Unidos, ellos no lo quieren.

D. Enrique Sánchez dice que si un recipiente tiene el marcado  $\pi$  es exclusivamente dentro de la Unión Europea no para el resto de países.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que pasa es el recipiente marcado UN, Estados Unidos no lo acepta si aparte del marcado UN no tiene un marcado DOT, lo que se trata es que acepten los marcados UN y  $\pi$ , para la industria gasística europea.

D. Enrique Sánchez dice que el marcado  $\pi$  no es un marcado del ADR, es un marcado de la Directiva de equipos a presión transportable, que lo que permite es la utilización completa en todos los sentidos: ensayos, utilización etc en cualquier país de la Unión Europea, que lo hace un organismo de control de ADR que tiene que estar notificado .

D<sup>a</sup> Silvia García dice que este momento en Estados Unidos piden que tengan marcado DOT porque ellos solamente se fían de este marcado como referencia de inspecciones que han pasado. Lo que se pretende es que acepten que con el marcado  $\pi$  las inspecciones que se han hecho sean suficientes y no es necesario que pasen a parte de eso las inspecciones del DOT, porque en este momento los únicos envases que pueden ir y venir sin problemas son los que están marcados UN, DOT y  $\pi$ , lo cual no tiene mucho sentido. Se trata de eliminar barreras y mejorar el reconocimiento mutuo entre Estado Unidos, concretamente y la Unión Europea.



DOCUMENTO 12. Propuesto por del Reino Unido. Proponen quitar de la parte donde se especifica las pruebas que hay que hacer para cisternas que la prueba hidráulica se pueda sustituir por prueba con gas y quieren quitar lo de “solo en casos especiales” porque en recipientes a presión y en cisternas portátiles si se permite con acuerdo de la autoridad competente, pero no tiene la coetilla de “solo en casos especiales “. Reino Unido propone mantener el acuerdo de autoridad competente y quitar la coetilla de “en casos especiales”.

D. Enrique Sánchez dice que en principio está de acuerdo en que se pueda hacer como dice el ADR de acuerdo con el experto y con el aviso de la autoridad competente y lógicamente con todas las seguridades. En principio el hacer una prueba con gas, es mucho más peligroso.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en principio se mantienen lo de la autoridad competente, lo único que se quita es la necesidad de justificar que es un caso especial, una vez que se tiene todo previsto para hacer la prueba con gas no necesariamente, tendría que ser un caso especial.

D. José Luis Mañas cree recordar que esta circunstancia ya estaba desde hace muchos años recogida en el antiguo Reglamento de recipientes a presión español, ya hace muchos años se admitía que bajo el estudio de un experto se podría hacer. Se adhiere a lo que ha dicho D. Enrique Sánchez, está a favor de que si se hace bajo la supervisión de un experto se autorice.

DOCUMENTO 14. Propuesto por Francia. Propone que no solamente tengas que poner el número ONU en la placa naranja si vas en transporte exclusivo sino que lo pongas para cualquier transporte radiactivo en los cuales lleves un único número ONU en todo el viaje.

DOCUMENTO INFORMAL 28. Propuesto por Francia. Modifica esta propuesta por parte de Francia, a priori parece que es una modificación de texto, pero no de contenido.

D. Fernando Zamora dice que en Documento Informal si hay cambio de contenido, lo que pasa es que no afecta al fondo de la propuesta, es una clarificación que ve procedente. Piensa que solo afecta al tema radiactivo. Significa que el transporte está bajo control de un solo expedidor, en el anterior ADR en el caso de se transportara una sola materia de un solo número ONU, solamente en ese caso y cuando fuera en uso exclusivo se tenía la obligación de poner en el panel naranja el número ONU. Los franceses dicen que es un tema de seguridad sobre todo en intervención de emergencia el ver el número, es decir, que es muy importante verle y que independientemente de que vaya en uso exclusivo o no es importante que se vea el número y por lo tanto proponen quitar la referencia de bajo uso exclusivo. Ahora de acuerdo a su propuesta cualquier materia radioactiva cuando solo se transporte ese número ONU, independientemente de que sea bajo su uso exclusivo o no, habrá que poner en el panel naranja el número de peligro y el número ONU siempre y cuando no vaya con otra mercancía peligrosa o con una materia radiactiva que supere los valores de exención que esa es la adición que han puesto en el último documento informal.

Nosotros este tema ya había sido tratado con los franceses en los foros de la Asociación de las Autoridades Competentes en el transporte de material radioactivo, no solamente con ellos, que hicieron una propuesta previa del borrador al resto de autoridades europeas, y ya se le hicieron comentarios directamente desde el Consejo de Seguridad Nuclear. En base a sus comentarios cambiaron el texto para dejar claro que esto solamente, y así lo han añadido en la propuesta, se aplica cuando desde el principio hasta el final se lleva la misma materia, el problema que tenían y entendían que era por lo que en el antiguo ADR había introducido este requisito era que cuando si se reciben materia de varios expedidores y en la primera carga solo se lleva un número ONU y pones el panel con el número de acuerdo con la propuesta francesa y luego a lo largo del transporte recibes de otros es decir, ya solamente no hay una materia y te obligaría a quitar el panel y dejarlo sin número lo cual es una tontería. Ellos han añadido esa coetilla, a raíz de nuestro comentario, sobre borrador de esto que proponen solamente en el caso de que desde el principio hasta el final se lleve una materia de un solo número de ONU. Por lo tanto tal y como han planteado la propuesta no lo ve mal, le parece bien. Ahora bien, también le han hecho el comentario que esto significa volver al antiguo ADR, lo cual va a implicar costes a los transportistas porque nosotros durante muchos años les hemos estado diciendo que quitaran el número porque el ADR decía que lo quitaran y ahora de acuerdo a la propuesta francesa si sale adelante vamos a tener que decirles lo contrario, es decir que lo tienen que poner, es un poco volver hacia atrás y va a implicar un cierto coste. En Francia dicen que realmente no va a suponer mucho coste porque a las empresas que va a



afectar no son muchas. En definitiva la propuesta tal y como está redactada en opinión del Consejo de Seguridad Nuclear es aceptable.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que con respecto al documento informal modifica la propuesta inicial de los franceses y ahora si sería viable que llevaras otros números ONUs siempre y cuando lo lleves en cantidades por debajo del 1.1.3.6. y preguntas si eso le parece bien al CSN.

D. Arturo García dice que en el ADR normalmente en el panel naranja con numeración sirve para las materias más peligrosas, para la forma de transporte más peligroso de tal forma que el uso exclusivo igual que las cisternas y los graneles tienen que llevar la numeración, ese es el espíritu de la norma. Por otro lado, para estas operaciones que lleva una sola materia, está previsto en la etiqueta 7d colocar en lugar de la palabra radioactivo poner el número de ONU, igual que se puede hacer en otras etiquetas, se puede meter el número ONU dentro de la propia placa-etiqueta. No ven inconveniente que se venga señalizando con la etiqueta 7d, podría colocarse en número de ONU. Según el 5.3.1.7.2 que se puede colocar el número de ONU en lugar de la palabra radioactivo.

D. Eduardo Gómez dice que se están hablando de dos cosas totalmente distintas, una es la etiquetas de peligro y otra cosa es los paneles naranja, que según la propuesta implica llevar la numeración; el poner la etiqueta 7d con la numeración no excluye automáticamente el tener que llevar el panel naranja. Tienen que llevar el panel naranja con los números.

D. Fernando Zamora comenta que la preocupación de los franceses sobre todo es la intervención en emergencia, ellos dicen que si se encuentran un panel sin ninguna numeración no va a tener información de lo que lleva, por lo tanto para que queremos esa información y para que perder esa información, que se ponga el número. En la edición anterior el ADR da la opción de que también vaya el número ONU en la placa-etiqueta. No le parece mal, salvo el comentario de que se vuelve hacia atrás hacia un requisito antiguo, ya se ha hecho antes volver a lo que ya se dijo antes. No le parece mal, de hecho siempre nunca entendieron porque no había que poner el número, porque es una información bastante interesante para los servicios de intervención.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que no sabe es si es bueno sentar una diferencia con respecto a las otras clases; en las otras clases para el transporte con bultos no tienes que poner número ONU, aunque se lleve nada más que eso.

D. Fernando Zamora dice que eso es un buen comentario, que no se le había ocurrido.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que no solamente se pierde información para la clase 7, se pierde para muchos otros casos.

D. Fernando Zamora dice que si te fijas en la introducción que hacen y en las conversaciones que se han tenido con ellos, les preocupa un transporte muy particular, el hexafluoruro de uranio, en Francia hay mucho movimiento de este material, es un material bastante delicado, tanto desde el punto de vista radiológico como químico y si nos fijamos en la introducción que se hace en la argumentación usan el ejemplo del hexafluoruro de uranio, porque en el fondo piensa que es lo que les está preocupando. Este comentario que ha dicho D<sup>a</sup> Silvia García le parece muy procedente, si realmente en el resto de transporte de mercancías peligrosas en bulto no hace falta poner el número, la verdad que es una excepción clara para a radiactiva a partir de ahora, tal y como está dicho en la propuesta cualquier transporte de material radiactivo que siempre vaya el mismo número ONU desde el principio hasta el final del transporte, desde el punto de vista de seguridad no le parece mal, efectivamente puede haber incoherencia con otras mercancías.

D. Arturo García dice que precisamente hubo un cambio en la normativa cuyo fin era concentrar esto en el uso exclusivo cuando era para absolutamente obligatorio, dentro de las radiactivas el uso exclusivo se reserva para las más complejas, la que tienen más autorizaciones y tienen que cumplir más cosas del ADR, al llevar muchos requerimientos lleva esos números.

D. Fernando Zamora cree que conviene oír lo que dicen los demás, porque en el foro de la Asociación hubo muy poca intervención, solo se hicieron comentarios de España y Holanda, le extraña mucho que el resto de países no tengan una opinión sobre este tema.



DOCUMENTO 15. Presentado por Suiza. Está relacionada con los nuevos números ONU de vehículos que van a entrar en el ADR de 2017, y para los cuales no hay prescripciones de túneles y categoría de transporte, ellos indican que las restricciones de túneles ya se verán en el WP15, que es muy específico de carreteras y para la categoría de transporte ellos proponen poner categoría de transporte 2 para los números ONU que se van a crear.

D. Eduardo Gómez dice que es de la opinión que poner categoría de transporte y restricciones de túneles a estos motores le parece un poco exagerado, de poner alguna categoría de transporte les incluiría en la categoría 4, realmente el transporte de motores no viene a añadir una peligrosidad muy grande, ponerle un 2 l ponerle una Categoría 2 33 no lo entiende. Que haya que meterlo obligatoriamente una categoría de transporte él le metería una categoría 4 y limitado que no viene a decir nada, esto se apoya en un documento aprobado ya el 2017. Hay dos números de ONU 3166 y 3171 que no están sometidos al ADR.

DOCUMENTO 18. Presentado por Austria. Está relacionado con el marcado y la ventilación de 5.5.3.3.3. Recuerda que en la primera reunión de este bienio en septiembre del 2014 se aprobó una propuesta conjunta entre Austria y España y precisamente se aprobó este texto que ahora Austria propone modificar. Básicamente lo que propone eliminar es el punto que cita como ejemplo a los vehículos ATP, como aquellos en que aparece la carga ya separada del conductor y por tanto no hay que preocuparse de los gases.

A D. Eduardo Gómez no le gusta, primero porque es un ejemplo, no es un texto normativo lo que pretende quitar, y lo segundo porque no sobra la referencia al ATP. Los vehículos para el transporte de mercancías perecederas que están claramente definidos, no entiende porque lo quiere quitar, no sobra en absoluto.

Una vez terminados los documentos formales se empieza con los documentos informales.

DOCUMENTO INFORMAL 13. Propuesto por Holanda. Está relacionado con las válvulas de seguridad. Dicen que hasta este momento los requisitos para las válvulas de seguridad tienen que ser tales que satisfagan los requisitos de las autoridades competentes, y en este momento piensan que las autoridades competentes que se han copiado muchos unas a otras y opinan que sería razonable incluir unos requisitos únicos para estas válvulas de seguridad dentro del texto del RID y ADR directamente. Lo que indican básicamente que se abran totalmente a una presión equivalente a 110% de la presión máxima de trabajo y que cierren a un 10% por debajo del punto de donde empieza la descarga y que se mantiene cerrado para presiones menores de esa y que tiene que ser una presión que la válvula de seguridad y de tipo que resistan esfuerzos dinámicos.

D. Enrique Sánchez dice que existen normas que definen como tienen que ser, no sabe si están incorporadas en el ADR, pero existir existen.

D. Silvia García entiende que puede que la manera de diseño de la válvula este escrita en otro sitio y referido a la norma, pero el punto de apertura y cierre referido a la válvula que no se ha especificado en ningún otro sitio. Ese documento va a pasar al grupo de cisternas y allí se mirara con detalle.

DOCUMENTO INFORMAL 21. Propuesto por UIC/CEFIC. Son unas propuestas encaminadas a que se pueda mover y transportar con una cisterna RID/ADR con su certificado caducado, siempre y cuando sea con menos de tres meses. Esto igualaría las prescripciones a las que hay en vigor, ya para cisternas portátiles y vehículos batería.

D. Jesús Soriano dice que al parecer hay diferentes países que otorgan un plazo de tiempo para que se inspeccione la cisterna a la hora de armonizar la prolongación de ese período hasta que se inspecciones la cisterna lo que se propone es que sea un mes y tres meses. Es para armonizar a nivel europeo.

Dª Silvia García entiende que en este momento también estaba armonizado, que salvo una autoridad competente dijera lo contrario no se permite extender el plazo

DOCUMENTO INFORMAL 25. Presentado por el Reino Unido. Plantean la necesidad de un grupo de trabajo que analice los cambios editoriales y las diferencias entre las distintas versiones idiomáticas de los textos. Han hecho unos análisis de cosas que no tienen temas de fondo pero si tienen temas formales que a fecha de hoy se ven en el pleno de la reunión. Le parece interesante de este tema es que ellos preguntan a qué nivel el colocar este equipo de trabajo: de Libro Naranja, de Reunión Conjunta o del WP 15. Piensan que sería más útil





a nivel del Reunión Conjunta, para España sería más útil a nivel del Libro Naranja, porque el castellano es uno de los idiomas oficiales, esto implicaría que tendríamos que trabajar bastante en esto, pero también se haría una revisión simultánea de este tema y también del Libro Naranja. Se intentará que sea en el Libro Naranja a pesar del incremento de trabajo que nos supondría.

D. Enrique Sánchez dice que de todas las maneras en la reunión Conjunta RID ADR se tienen añadidos sobre todo en el ADR a lo que pone el Libro Naranja.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que por supuesto y en el ADR hay añadidos de lo que se dice en la Reunión Conjunta, pero si se hiciera un repaso sistemático de lo que viene de las diferencias de traducción del Libro Naranja lo que quedaría por repasar sería bastante menos y de paso ofrecería una base repasada no solamente al RID y al ADR también al Código IMDG y a las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, no se repasan los textos completos pero si se repasan muchos más textos y concretamente se repasa la versión española, si se hace en el marco de la Reunión Conjunta lo que allí se concluya no tiene una referencia directa al castellano.

D. Enrique Sánchez dice que de todas las maneras en el Libro Naranja intervienen todos los estados es a nivel mundial, en el ADR intervienen solamente los firmante del acuerdo o también todos los estados .

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en el Libro Naranja es a nivel mundial e intervienen todos los países que tienen interés en el Libro Naranja en algunos de sus normas.

DOCUMENTO INFORMAL 31. Presentado por Italia. Propone que en la renovación del certificado del consejero de seguridad se quite la exención de tener que examinar del supuesto práctico. Según está ahora, hay que hacer un test de un examen práctico para aprobar, y posteriormente para renovar solo tienes que hacer el test e Italia propone igualarlo.

D. Eduardo Gómez dice que la propuesta italiana básicamente dice que habría que quitar la frase del 1.8.3.12.4 b, que es la que dice para la renovación solo se examinaran del primer ejercicio, al quitar eso implica que para la renovación hay que examinarse de los dos ejercicios. Nuestra postura no es predeterminada, lo único que implicaría sería modificar la orden 605/ 2004 de los exámenes el artículo 6, donde dice que los exámenes solo es el primer ejercicio, habrá que modificar este artículo, no complicaría más el tema, realizar exámenes con el caso práctico con una batería de preguntas que está preparada para ello y no habría ningún problema .

D. Jesús Soriano quiere recordar lo que se ha hablado antes en ferrocarril, la justificación es la misma.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que básicamente la justificación de porque oponerse que se ha dado en la Subcomisión de Ferrocarril, celebrada con anterioridad, es que primero los italianos no dan ningún tipo de justificación basada en la seguridad de porque oponerse, y que se supone que igual que en el carnet de conducir que cuando te examinas a partir de ahí empiezas a conducir, a partir de cuándo te examinas de consejero empiezas a actuar de consejero y que cuando estás trabajando de consejero son casos prácticos de aplicación de la norma, con lo cual a priori se supone que tendrías que estar más que curtidos en casos prácticos y que no tendría sentido el poner un caso práctico, eso es básicamente el resumen de lo que se dijo en ferrocarril.

D. Fernando Zamora dice que tener el título de consejero de seguridad no significa que se trabaje de consejero. En el sector nuclear las figuras como por ejemplo el supervisor de una instalación nuclear o radiactiva que son similares, cuando se renueva no se tiene que volver a examinar, pero si que hay que demostrar que se ha estado ejerciendo de supervisor o de jefe de protección radiológica durante un tiempo mínimo y eso da la seguridad a la autoridad reguladora de que se ha adquirido una experiencia que no tiene sentido volver a pedírsela, en este caso en los consejeros de seguridad no está definido así.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que tampoco está definido ningún tipo u otro de certificado que se obtiene.

D. Eduardo Gómez dice que, personalmente está a favor de la propuesta, que se tengan que examinar que se examinen que demuestren que saben porque actualmente no lo están demostrando. Personalmente le gustaría que se examinasen, no tiene una posición oficial predicha, pero si se decide que se examinen el sistema ya está preparado para ello.



D. Enrique Sánchez dice que está de acuerdo y lo que hace falta conseguir es que la cualificación de los consejeros se incremente.

D. Eduardo Gómez indica que aquí hay presentes representantes de comunidades autónomas, y son ellos los que van a sufrir los exámenes y son ellos los que tienen que decir algo, porque para ellos es carga de trabajo porque tienen que hacer los exámenes, corregirlos etc.

D. Luis Martínez dice que a veces los examinadores tendría que también hacer los exámenes, el que valora también tendría que haber pasado por eso.

D. Jesús Soriano dice que como representante de FEIQUE siempre se han decantado más por las fórmulas de acreditación y habilitación profesional, más que por dejar únicamente a un examen la licencia administrativa o el otorgamiento de un certificado, esa es su posición. No están de acuerdo con esta propuesta.

D. José Antonio Rodríguez dice que, independientemente de la consideración que puede tener de la opinión personal de la necesidad o no de examinarse, que es una valoración, entiende que sería más real y práctico hacer un supuesto práctico. Los test están más sujetos a muchas posibles preguntas y muchas posibles interpretaciones más aleatorias, y a una memorización y hay menos seguridad que en un supuesto práctico es lo que se está trabajando día a día, quitaría los test en todo caso.

D. Fernando Zamora dice que el valor que puede tener la opinión de D. Eduardo Gómez y los de las comunidades autónomas en cuanto a la experiencia que están teniendo en relación con el proceso de examen o de prueba de los consejeros es muy importante, si ellos realmente consideran que hay un déficit y que realmente es necesario para asegurarse más de la formación de los consejeros de seguridad, habría que hacerlo. También hay que tener en cuenta que descansamos muchos en los procesos de examen, no sabe si los exámenes o la repeticiones de exámenes van a asegurar que los consejeros realmente lleven a cabo su función correctamente, realmente eso se ve a través del día a día, de la Inspección de Transporte o de los propios titulares de las empresas que vean que pueden confiar en su consejero de seguridad. El sistema se tiene que autoregular. Lo que hay que ver es si lo que está haciendo este consejero es adecuado o no, esa es la mejor manera, sin olvidar la labor de la Administración, de seguimiento, inspección etc para confirmar que los consejeros cumplen con su función plenamente. El examen es un añadido, si vosotros consideráis que realmente es necesario ampliar a la renovación el examen, sois quién lo estáis viendo todos los días.

D. Luis Martínez dice que cree que igual hay que diferenciar el consejero de externo o consejero de grandes empresas al consejero de una empresa que igual solo es el mismo el consejero el nivel de formación o reciclaje, etc, o el nivel de exigencia externo que tendría un consejero externo en base a una labor que está realizando no es el mismo que un consejero que se saca el título simplemente por no tener que contratarlo fuera y funciona como cree conveniente.

D. Eduardo Gómez dice que lo que ha dicho D Fernando Zamora tiene toda la razón del mundo pero hoy por hoy valorar a un consejero de seguridad es muy difícil, se puede ver cuantos años llevan ejerciendo, ahora mismo puede sacar un listado de consejeros que están adscritos a empresas que no hacen absolutamente nada, lo mires por donde lo mires es complicado. Cuantitativamente ahora mismo la única posibilidad que ahora se tiene es la puntuación de un examen que no es representativo evidentemente. En este momento hay más de 14.000 titulados, de ellos trabajando habrá unos 6.000, y de estos trabajando con experiencia y sabiendo lo que se hace se puede hablar de 200, no hay más, el resto son consejeros directamente relacionados con una pequeña empresa. Ahora mismo la única posibilidad que tenemos de valorar es con el examen.

D. Fernando Fernández dice que, al hilo de lo que dice D. Eduardo Gómez, el modo de ver si alguien ha estado ejerciendo es muy complicado de valorar, aunque podía ser una alternativa a imponer un examen práctico, aunque cree que habla en nombre de todos los consejeros de seguridad, que se precien no tiene la más mínima duda de que cualquier consejero de seguridad que sepa lo que hace no le da miedo un caso práctico, al contrario lo prefiere a un tipo test y más teniendo en cuenta que en España tenemos dos oportunidades para renovar. Que pasa con el tipo test, pues que te presentas a la primera, habla en general, sin ni tan siquiera haber estudiado porque tiene una segunda oportunidad y con el tipo test aprueba, de esta manera obligarías a que tuvieran un poquito que repasar como se hacen los casos prácticos. Tienen un ejemplo con los conductores de mercancías peligrosas, que difiere de lo que se comentaba antes con lo del permiso de



conducir normal, que se tiene y no hay que volverse a examinar, con los conductores de mercancías peligrosas ese cambio cree que ha sido algo positivo, de ahí que tenían tanto miedo los conductores profesionales, no solo es una habilidad como es la de conducir, sino que también hay que reciclar unos conocimientos que en este caso aumentan la seguridad. Él está a favor totalmente de un caso práctico.

D. Arturo García dice que han estado discutiendo en su asociación y no han tenido un consenso, todas las opciones son válidas están dispuesto a que lo que les toque pues lo harán no hay ningún problema.

DOCUMENTO INFORMAL 32. Presentado por AEGPL. Los vehículos EURO VI que tienen un sistema de limpieza de sus filtros que queman su propio tubo de escape para eliminar las impurezas y poder seguir trabajando como filtro, hay varias tecnologías distintas para hacer este proceso, en ellas se llegan a temperaturas en torno a los 500° C, esto sería un riesgo de inflamación para los transportes de gases licuados del petróleo, la propia Asociación de Gas Licuado del Petróleo indica esto y básicamente lo que dicen es que habrá de andar con ojo y elegir el camión adecuado; algunos de los camiones que hacen esto de manera automática y otros que piden autorizar apretando un botón para que se genere este proceso en parado, que este parado y tal y puede elegir hacerlo en un momento en que no se lleve carga.

AEGPL básicamente lo que hace que hace es advertimos de este tema y habría que ver que medidas se toma con este tipo de camiones.

D. Esteban Pajares dice que hay otras derivaciones además del hecho que un vehículo cuando inicia ese ciclo una persona tampoco se puede acercar a menos de un metro y medio del sistema de escape.

Dª Silvia García piensa que este tema es exclusivo del WP15 y que debería de pasarse a esa reunión y que efectivamente lo de irse con cuidado y mirar que camión te compras no le parece suficiente como para reducir estos riesgos, cree que habría que estipularlo o prohibirlo. Lo que sí está claro es que es un tema del WP15, se mencionara en esta reunión pero no se va a tomar ningún tipo de decisión porque hay que hablarlo en otro foro

DOCUMENTO INFORMAL 33. Presentado por Alemania. Es un documento informativo de Alemania, que instaura la carta de porte electrónica sin necesidad de llevar impresora y de momento van a funcionar de una manera un poco artesanal, lo que ellos pretenden es que haya una interconexión entre las autoridades alemanas y los usuarios que permitan poner esta carta de porte electrónica en una nube y que de ahí las autoridades puedan bajársela cuando la necesiten. En este momento lo que van a hacer es que cuando paran a una persona, tiene que tener, si tiene la carta de porte electrónica, la facultad de enviar esa carta de porte electrónica a donde ellos te digan. Si se quieren acoger a este tipo de carta electrónica tienes que hacer varias cosas, tienes que llevar un tipo de memoria extraíble con la información grabada, tienes que tener puesta en el exterior del camión un teléfono de contacto, a este teléfono de contacto te tienen que poder llamar las autoridades alemanas en alemán y poder tener acceso a información sobre la mercancías que se está transportando y tienes que tener una especie de marca que ellos se han inventado, un rombitico con un teléfono puesto diciendo que tiene carta de porte electrónica, por si se tiene un accidente que no busque dicha carta en papel y que directamente llamen por teléfono. A priori nos lo comunican para que tengamos esta información y hacer el uso que queramos de ella, lo que si hacen es que en la siguiente reunión de telemática que se celebre están dispuestos a exponer este sistema que van a poner en funcionamiento ya mismo, de hecho lleva en funcionamiento desde el 1 de enero del 2016 y lo mismo nos cuentan algún tipo de experiencia.

D. Andrés Herbada supone que serán para los vehículos alemanes no para los vehículos españoles que vayan allí.

Dª Silvia García responde que es para los vehículos que lo quieran hacer, es voluntario.

#### **Punto 4. Otros Asuntos.**

Dª Silvia García dice que en este punto quiere comentar dos temas.

El primero es que se va a pedir el número del DNI a todos los miembros de todas las Subcomisiones; nos lo han pedido desde el servicio de seguridad del Ministerio. Para todas las reuniones hay que mandar al servicio de seguridad una relación con todas las personas que van a asistir y nos han pedido que se incluya el número



del DNI. Anuncia ya que la fecha de la siguiente reunión es el jueves previo a la reunión del WP15 sería el 5 de mayo a las 10:00 horas.

Además indica que les ha llegado una petición de tratar algún tema específico que vaya más allá de los documentos de la reunión conjunta, otros temas relacionados con las mercancías peligrosas de tipo normativo que haya en marcha, revisiones normativas que se podrían hacer, quiere indicar que desde la Comisión se está abierto a que se planteen los temas que se quieran. Para plantear un tema lo razonable es mandarlo por adelantado por correo electrónico, decir que se quiere hablar de este tema, e incluirlo en el orden del día para que todo el mundo lo pueda estudiar, a priori no hay ningún problema siempre los temas sean de mercancías peligrosas.

D. Eduardo Gómez dice que quiere hacer dos intervenciones. La primera es que ya es pública la sentencia del Tribunal Supremo de la Sala de lo Contencioso-Administrativo en cuanto al recurso de que iba contra el derecho europeo el Capítulo 5 del Real Decreto 97/14 en el cual se recurría el parámetro de seguridad, las visitas, en fin una serie de cosas, la sentencia sin posibilidad de recurso da la razón a la Dirección General de Transportes Terrestre. Lo indica por si alguien no tuviera conocimiento de esa sentencia pues que ya es firme.

Otra cosa es que está esperando luz verde para modificar el informe anual, a la vista de lo que vaya a pasar en esta reunión común, tanto en un sentido como en otro, se va a modificar según lo pide la Dirección General de Protección Civil. Por ello el año que viene seguramente dispondrán de un nuevo formato de informe pero probablemente no podremos mantener los códigos de acceso a la aplicación, porque estaban enlazados con la antigua aplicación.

Quiere recordar que el día 19 de este mes acaba la segunda medida transitoria de comunicación de los valores de seguridad como el año pasado, de regularización de los parámetros de seguridad de los consejeros, ya no se pueden hacer grabaciones en alta de consejeros que estén pasado su parámetro por encima de 1000, el sistema lo rechaza, por mucho que lo intente el operario de la consola. El día 19 se empezará a mandar los requerimientos a aquellos consejeros que se han pasado de este parámetro de seguridad y a las empresas que disponen de estos consejeros de seguridad, esto es así está escrito en la norma y es dar cumplimiento a lo que dice en el Real Decreto 97/2014.

D. Fernando Fernández se imagina que en este período se ha considerado una ventana que hay desde que se presenta por escrito hasta que se tiene disponible en la aplicación.

D. Eduardo Gómez dice que se ha tenido en cuenta.

D. José Antonio Rodríguez dice que a raíz de esto pregunta si es posible hacer un recordatorio a las comunidades, porque han detectado que las anotaciones en los registros, en algunas ocasiones, sufren retrasos importantes.

D. Eduardo Gómez dice que ahora mismo no recuerda la fecha, pero hace 15 días se celebró una reunión del grupo de Gestión y unos de los puntos era este. De todas formas, las comunidades autónomas pueden generar su listado de las empresas que les faltan de grabación el valor de seguridad y comprobar si efectivamente está comunicado o no.

D. Luis Martínez dice que sobre el parámetro de seguridad tiene una duda, los parámetros que están grabados entiende que debe de haber un mantenimiento de actualización que debía de cogerse automáticamente del número de empleados implicados declarados en los informes anuales. El requerir a los consejeros que indiquen algo cuando es un dato que está.

D. Eduardo Gómez dice que le entiende y que ha salido este punto en la mesa del Grupo de Gestión; es un problema de la aplicación de los informes anuales. La aplicación que se genere va a subsanar todos los problemas que se han tenido con la aplicación de los informes anuales, pero hoy por hoy hasta que no haya una aplicación nueva y efectivamente habrá un volcado automático de esos valores de seguridad hacia las empresas.

D. Luis Martínez propone incluiría los informes anuales sin operaciones.



D. Eduardo Gómez dice que eso se hablara cuando corresponda.

D. Enrique Sánchez pregunta si el informe anual está saliendo lo que es el nombre solamente y pregunta si se ha solucionado.

D. Eduardo Gómez dice que no se ha solucionado y no se puede solucionar, es un problema que hubo unos requisitos que cambiaron en la Agencia de protección de datos que identifico los nombres y los apellidos en dos campos, todas las aplicaciones funcionan perfectamente menos esta. La del informe anual solo tiene un campo para el nombre, por defecto coge el cambio primero del nombre de pila, los informes entran no hay ningún problema porque el consejero está identificado por el DNI.

D. Enrique Sánchez pregunta si hay que hacer la comunicación anualmente

D. Eduardo Gómez contesta que mientras no varíe el parámetro no.

D. Enrique Sánchez pregunta que si se presenta una designación nueva el hecho de que aparezca el número de personas ahí no es suficiente.

D. Eduardo Gómez dice que sí, eso está recogido en el Real Decreto las empresas que causan alta y están confeccionadas de acuerdo con el Anejo 4 del Real Decreto.

D. José Antonio Rodríguez recuerda que en abril la brea pasa a ser mercancía peligrosa para el medio ambiente, en función de una entrada en vigor de la CLP y pasa a ser peligroso para el medio ambiente.

D. Eduardo Gómez dice que no entiende que entre en abril.

D. José Antonio Rodríguez dice que es a raíz de lo del CLP y dieron un plazo de implantación para que a esta materia empezase a considerarse peligrosa para el medio ambiente en abril, hay un reglamento.

D. Eduardo Gómez dice que si peligrosa al medio ambiente con respecto al CLP

D. José Antonio Rodríguez pero es que pasa a las frases que la hacen son peligrosas para el medio ambiente para el transporte.

D. Jesús Soriano dice que se clasificaría en la clase 9, grupo de embalaje 3.

D. José Antonio Rodríguez dice que en la legislación habla de temperatura elevada, pero las interpretaciones que están dando por ahí es también el caso de que no sea temperatura elevada es una situación confusa en que va con temperatura elevada será el 3057, peligroso para el medio ambiente, líquido a temperatura elevada peligroso para el medio ambiente y cuando va en briquetas y va sólido si es así será peligroso para el medio ambiente sin más.

D. Eduardo Gómez dice que si es en caliente tiene su número de ONU, que aparte de eso sea peligroso para el medio ambiente es igual que el gasóleo, tiene su número de ONU su clase y además peligroso para el medio ambiente. Ahora que cuando este frío sea solo peligroso para el medio ambiente y como dices a partir de abril va a aparecer con la H400, 410 o la que le corresponda, entonces si las fichas de seguridad va a aparecer con esas "H" a partir de abril, a partir de esa fecha serán peligrosas para el medio ambiente nada más.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si la norma habla solamente de la tabla que sacan a temperatura elevada esa es la cuestión si es a temperatura elevada también.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que le mande la información al respecto

D. José Antonio Rodríguez dice que a raíz de esto hay otra cuestión que últimamente ha surgido en determinadas comunidades y les están bombardeando, con la marca de peligrosa para el medio ambiente que si lleva lagrima o no. Lo cierto es que hay carteles que en algunos sitios hay resistencia a cargar si no lleva la lagrimita.





D<sup>a</sup> Silvia García dice que las etiquetas oficiales son las publicadas en el BOE.

D. José Antonio Rodríguez dice que el problema es que la Ertzaintza, por lo que le han dicho, se está metiendo con eso, aunque no lo ve ningún sentido. Tiene 6 ó 7 llamadas en las últimas dos semanas

D<sup>a</sup> Silvia García ha hecho la comparación entre lo publicado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento y lo publicado en el BOE y lo que viene en Naciones Unidas y efectivamente hay diferencias y la licencia artística es del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento. En el BOE están sin lágrimas y el texto legal vigente es el publicado en el BOE, al servicio de publicaciones se le va a decir que no es exacta la etiqueta, pero eso ya se corregirá para el año que viene. También se pueden observar calaveras sonrientes unas y otras no, los recipientes a presión que vienen en la clase 2 no tienen el pitote de la misma longitud y hay varias diferencias más.

D. José Antonio Rodríguez dice que por este tema hay comunidades que están teniendo problemas.

D. Eduardo Gómez habla por su parte en lo que les toca, en relación con los agentes de tráfico de la Guardia Civil, ese problema se anuló si en algún momento hay alguna sanción al respecto tendrán que interponer un recurso que ya las comunidades autónomas saben cómo operar. En lo que se refiere a la Generalitat de Cataluña y el País Vasco tendrán que ponerse de acuerdo con sus vigilantes de tráfico, ahí no puede decir nada. En lo que respecta al resto del territorio nacional no hay ningún problema.

D. José Luis Rodríguez indica que, siguiendo en esta línea, en cuanto al pez y al árbol seco también se han creado problemas, en lo que es la interpretación del color del borde que se aplica en las botellas de gas dado que la marca de peligroso para el medio ambiente rojo la del transporte el marco negro y hay discrepancias en cuanto a utilizar la de marco rojo para mercancía peligrosa.

D. Eduardo Gómez dice que eso si que está claro las etiquetas de peligro de transportes son las que son las del ADR las del GHS las del CLP o todas aquellas que tienen el marquito rojo no son de transportes, luego no valen a efectos de control del ADR.

D. José Luis Rodríguez dice que está de acuerdo, pero la argumentación que hacen es que cuando hablan de etiquetas de gases dicen que sean similares y eso de similar es la que la convierte marco negro o marco rojo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la marca para peligrosas para el medio ambiente la marca debe de tener forma de un cuadrado el símbolo debe de ser negro sobre fondo blanco, no hay nada optativo debe de ser negro.

D. José Antonio Rodríguez dice que cuando habla de gases dice que las etiquetas y marcas serán similares a las de ahí. en ese tecnicismo ,el similar es cuando se agarran, piensa, para poner el marco rojo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en el 5.2.2.1. dice: las etiquetas deberán observar la disposición siguientes y ser conforme por el color , los símbolos condicionales y la forma general a los modelos de etiquetas ilustrados en el 5.2.2. los modelos correspondientes que se requieran para otros medios de transportes con variaciones menores que no afecten al significado obvio de la etiqueta pueden igualmente ser aceptados. Entiende que eso ni es una variación ni otro modo de transporte

D. José Antoni Rodríguez dice que el punto que aducen es 5.2.2.2.1.2.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el 5.2.2. lo único que te dice es la forma que tiene que tener y si es más pequeña debe de ser proporcional.

D: José Antonio Rodríguez dice que en el 5.2.2.2.1.2 habla de "similar".

D<sup>a</sup> Silvia García dice que efectivamente pone similar.

D. José Antonio Rodríguez dice que en como pone similar si el marco es rojo pues es similar

D. Eduardo Gómez dice que las de reborde rojo no son de transporte. Si la empresa tiene alguna duda tiene su correo electrónico que le escriba y les dará la oportuna respuesta.



D. José Antonio Rodríguez dice que, en las indicaciones de las cantidades del transporte la utilización del kilolitro está generando problemas, por ejemplo en el caso del betún que se transporta en temperatura elevada es un líquido pero se expresa en kilos, hay un problema en indicar las cantidades en kilos puesto que varía constantemente en función de la variación de la temperatura . La información inicial no es real en función de la temperatura del transporte. Quiere saber si hay problemas en que vaya en litros o hay que ponerlo en kilos.

D. Eduardo Gómez dice que ese caso lo desconoce pero es similar a las pinturas, que hay empresas que lo expresan en kilos y otras en litros. No está habiendo problemas en la carta de porte dice que se exprese en kilos o litros según convenga.

D. José Antonio Rodríguez dice que tiene dos sanciones por expresar la brea en kilos y un hipoclorito en esta causa. El problema de las comunidades puede o no coincidir con el criterio del Ministerio.

D. 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 14:05 horas, del día diecisiete de diciembre de dos mil quince.

Madrid, a 7 de marzo del 2016.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> 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