



MINISTERIO
DE FOMENTO

ACTA DE LA REUNIÓN DE 5 DE NOVIEMBRE DE 2015
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. M^a Caridad Gamboa Alonso, del Ministerio de Fomento.

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento.

D. Marcos Orihuel Arroyo, del Ministerio de Fomento.

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Fomento

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

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

D^a Pilar Muñiz Aller, del Ministerio del Interior.

D^a Rosario Ruiz, del Ministerio del Interior.

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

D. José Ignacio Sánchez Carazo, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo

D. Jaime Fraile Torrecilla, del Ministerio del Interior.

D. Manuel Moreno Almendro, Ayuntamiento de Madrid.

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

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 5 de Noviembre de 2015, 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 10 de septiembre de 2015, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

Punto 3.- Estudio de los documentos del grupo de trabajo WP15 que se va a celebrar en Ginebra del 9 al 13 de Noviembre de 2015.

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 9 al 13 de Noviembre en Ginebra. Primero se revisarán los documentos formales para después continuar con los documentos informales.

DOCUMENTO 7. Presentado por Suiza. Relacionado con el transporte por particulares según la exención 1.1.3.1.a, proponen introducir en esta exención la condición de que el transporte privado para su uso propio o para otra persona presenta la opción de limitar las cantidades que se puedan transportar acogéndose a esta exención.

D. Eduardo Gómez informa que, en principio, la Dirección General de Transporte Terrestre está en desacuerdo con variar el actual 1.1.3.1 a. De las tres soluciones que Suiza propone no les gusta ninguna, en el caso de tener que elegir alguna optarían por segunda, donde se hace referencia a la tabla del 1.1.3.6 También hay que pensar en el



D^a Carmen Ciges Sancho, de la Generalitat de Valencia

D. Oscar Echegoyen, de AEGIC

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Daniel Suarez Vega, de AECSE.

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

D. Juan Munera Carretero, de CCOO

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Felipe Valiente Pablo, Asociación de Organismos de Control

D. Julío Viartola Molinero, de ASFARES.

D^a. Elsa Coelho Ramos, de AEUTRANSMER.

D^a M^a Luisa García Galán, de AEUTRANSMER.

Secretaria:

M^a Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Fomento

Excusan su asistencia:

D. Dulsé Díaz, de CETM

D. Miguel Sánchez Campos, de CODIGAS

D. Esteban Pajares, de AOGLP

particular que no tiene formación sobre el ADR y tampoco conoce el 1.1.3.6 y exigir el cumplimiento de algo que en principio suele desconocer lo ve un poco disparatado. En cuanto al tema de que el que realizar el transporte, en teoría fuese el propietario de la mercancías que se lleva o alguien presente en el vehículo también induce mucho a error y a problemáticas paralelas y hay que partir siempre de la base que el ADR es un anejo técnico de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y deja muy claro que excluye a los vehículos de los particulares, es decir, que se ciñe exclusivamente a lo que es un operación de transporte con vehículos de transporte y no particulares. En principio estamos en desacuerdo con esta propuesta pero habrá que esperar como se desarrolla el debate en la reunión.

DOCUMENTO 11. Presentado por Reino Unido. Es una corrección de una inconsistencia de 5.4.2. del ADR que hace referencia al certificado de arrumazón que hace falta según el 5.4.2. del Código IMDG, en el 5.4.2. del ADR falta añadir en varias ocasiones la palabra vehículo, bien es verdad que en el título se recoge en el ADR 2015 certificado para gran contenedor y para vehículo. En el resto del texto no se menciona el vehículo solo se menciona el gran contenedor.

Nosotros hemos hecho llegar a la delegación inglesa dos comentarios. Pensamos que sería conveniente quitar la palabra "gran" delante de contenedor porque realmente en el 5.4.2. del Código IMDG no hace referencia a que se pida solamente para grandes contenedores, se pide para grandes y pequeños.

D^a Silvia García dice que hay que analizar no es lo que define al ADR como contenedor sino lo que define el Código IMDG como contenedor. La definición de contenedor en el Código IMDG es genérica y engloba gran contenedor y la de pequeño contenedor. En el 5.4.2. del Código IMDG hace referencia al 1.2.1, parte de definiciones de contenedor, como el Código IMDG habla de contenedor y no habla de gran contenedor entiende que el Código IMDG lo exige para gran contenedor y para pequeño contenedor y habría que decirlo en el ADR tanto

para gran contenedor como para pequeño contenedor porque los que vayan con un pequeño contenedor se van a encontrar que no tienen certificado de arrumazón que según el Código IMDG si se exige. Sobre este punto hemos convencido a la delegación inglesa que esto es así.

DOCUMENTO 14. Presentado por IRU. Propone que en el caso de que se quiera aplicar la excepción del 1.1.3.6.3 que se ponga en la carta de porte no solamente la cantidad de mercancías peligrosa en kilos y en litros sino que también pongas los puntos a lo que esto equivale, así si un conductor tiene cargas sucesivas de mercancías con relativa sencillez se puede comprobar si las mercancías que lleva superan o no el marco del 1.1.3.6.3.



A este documento está asociado el DOCUMENTO INFORMAL 10. Propuesto por CEFIC. Básicamente indica que la responsabilidad de aceptar o no un envío le parece mal que sea exclusiva del conductor ,y solicita no se apruebe el texto del Documento formal 14 propuesto por IRU.

D. Eduardo Gómez dice que está de acuerdo con la propuesta de la IRU, en el sentido de que la carta de porte aparezcan relacionadas las mercancías por categoría de transporte y operación por los coeficientes multiplicadores. Realmente el que sabe que es lo que se ha cargado anteriormente y lo que lleva el vehículo es el conductor con lo cual en sucesivas cargas los nuevos cargadores desconocen lo que lleva el vehículo le parece razonable la propuesta de la IRU que el conductor realice esa operación.

Con respecto al tema de la formación lo que dice la CEFIC, no está de acuerdo en el sentido de que un conductor se dedica a la recogida de cargas posiblemente vayan por el 1.1.3.6. esa formación debería de incluir esas operaciones de los coeficientes multiplicadores y el conocimiento de ese apartado. El CEFIC básicamente dice que no se toque lo que está actualmente relacionado en la carta de porte y no les parece razonable la propuesta de la IRU.

D. Jesús Soriano y D. Juan Munera dice no están de acuerdo con lo que está diciendo D. Eduardo Gómez. El conductor no tiene ningún tipo de responsabilidad en cuanto a la organización y las funciones organizativas de la empresa. El conductor solamente única y exclusivamente se limita a cumplir con las órdenes de trabajo que le encomienda el empresario

D. Arturo García comenta que en el momento de explicar estos temas a alumnos y empresas efectivamente falta en el apartado 1.1.3.6.4. "la cantidad no deberá sobrepasar 1.000, no dice ni kilos ni litros", cree que es interesante aclarar que se trata de puntos, incluyendo esta modificación de la letra f para que quedará más claro que no se superan puntos y no kilos o litros. En el apartado 1.1.3.6.4 sería interesante anotar que la cantidad no debería de sobrepasar 1.000 puntos, es una cuestión de claridad porque no pone las unidades.

D. Jesús Soriano opina que más que solucionar los problemas los van a provocar. Un cálculo tan sencillo como este durante tantos años que se ha hecho con la experiencia que tienen las empresas de carga fraccionada es introducir ahora otro concepto más. Cada vez más el ADR y el RID están incorporando un montón de cargas burocráticas y al final la eficacia en la seguridad no la ve por ningún sitio, aceptaríamos los expedidores en hacer un cálculo sencillo, sumar cosas, pero cree que más que nada va a provocar problemas y puede dar lugar a cometer errores.

DOCUMENTO 15. Presentado por Holanda. Propuesta del grupo informal de trabajo sobre el sistema eléctrico de vehículos que transportan mercancías peligrosas. Hay un grupo de trabajo que se ha reunido sucesivas veces, en casi todas las reuniones ha ido un representante de España, especialista en explosivos. Este grupo de trabajo ha hecho su trabajo y redacta todas las propuestas que proponen para este punto. Entre otras cosas proponen la eliminación de los tipos de vehículos tipos OX por ser demasiado similares, por no ser lo suficientemente singulares estos vehículos y pudiesen incorporar a los FL sin mayores problemas, a parte toda una serie de detalles técnicos relacionados con el cableado con protecciones, longitudes, posición de la batería, sistemas de desconexión automática de la batería, voltaje máximo permitido.

Dª Silvia García pregunta que si ahora pasan todos los controles de los FI y no tienen ningún problema pues pueden seguir transportando el peróxido, de hecho en la Tabla A viene ahora una exigencia que tienes que tener un vehículo FL. No hay ningún problema.

D. José Ignacio Sánchez pregunta si los FL antiguos también van a poder transportar ONU 2015.

D. Silvia García entiende que si, no sabe si hay algún impedimento técnico que surgiera que no es conveniente.

Dª Silvia García dice que la propuesta incluye en el punto 2.1 sustituir OX por FL en la columna 14 tabla A capítulo 3.2. del UN 2015, entiende que a partir de ahora con cualquier vehículo FL que cumpla los requerimientos de los vehículos FL será capaz de transportar el peróxido.



D. Enrique Sánchez dice que en vehículos OX y que no tengan asignado también el FL tendrán que pasar una revisión o lo que sea para adjudicar el FL.

D^a Silvia García dice que los vehículos OX tenían requisitos adicionales a los vehículos FL, si eliminamos los vehículos OX hay dos posibilidades que todos los vehículos FL tengan las propiedades que antes tenían los vehículos OX, o que se estime que no es lo suficientemente importante estas singularidades que tenían los vehículos OX como para exigir un tipo de vehículo distinto.

D. Eduardo Gómez dice que aunque no es una cuestión suya entiende que la diferencia, como dice D. Enrique Sánchez, entre los FL y los OX es el mamparo sólido después del compartimento de carga, que es lo que se está diciendo ahora, que la cabina del vehículo tractor no puede tener ventanas en la parte trasera, no es más. Actualmente ninguna cabeza tractora tiene ventanas en la parte trasera con lo cual la instalación eléctrica, los abs, todo eso es exactamente igual en un FL que en un OX salvo el mamparo que separa lo que es la cabina del compartimento de carga, entiende que lo que está diciendo es que como no se fabrican con ventana las cabezas tractoras un FL y un OX es lo mismo de hecho los certificados de FL tienen abierto el OX también, encuentra razonable que se elimine el OX.

D. Fernando Fernández dice a los organismos de control desde el Ministerio de Industria, Energía y Turismo les tendrían que decir que en la revisión anual los que estén circulando con la revisión en vigor van a tener que seguir con la revisión OX cuando esto entrase en vigor y por tanto que siguen circulando con alguna anotación y en la siguiente revisión se convierten en un FL.

D^a Silvia García piensa que no es necesario porque en la segunda página de la propuesta dice que la disposición transitoria 1.6.5. 17 “ los vehículos registrados entrando en servicio antes del 1 de abril de 2018 y aprobados específicamente como vehículos OX pueden seguir siendo utilizados para el transporte de sustancias OX” , para sustancias ONU 2015. Si no quieren estar dedicados al transporte ONU 2015 pues ya harán ellos los trámites necesarios para pasar la homologación FL.

D. Fernando Fernández dice que en el 7.4.2. del ADR dice el AT es la cisterna básica y que luego tienes superior técnicamente la FL por lo tanto cuando se prescribe una AT vale tanto como el FL como el OX, pero actualmente FL y OX son distintos y cuando se prescribe FL solo vale FL y cuando se prescribe OX solo vale OX, uno que este clasificado en OX o lo convierte en FL o si se cambia la tabla no podría más que valer para los OX.

D- Eduardo Gómez repite el FL y OX son exactamente iguales la única diferencia es la mampara posterior en la cabina. No ha visto nunca un certificado de un vehículo que sea solo OX son OX FL abiertos.

D^a Silvia García dice que se está hablando de unos cambios que entrarían en el ADR 2017 obviamente todas las OCAS se tienen que prepararse para que cuando entre en vigor cumplir todos los requisitos que se especifiquen también lo tienen que tener en cuenta para la formación permanente de las OCAS, que efectivamente por parte del Ministerio de Industria, Energía y Turismo puede empezar a hacer hincapié si lo cree necesario.

D^a Silvia García dice que como siempre intentarían que la información en el ADR 2017 sea lo más extensa posible y que todos estemos totalmente centrados cuando entre en vigor. De cara a la propuesta sin más comentarios sobre ella, parece que todos están de acuerdo en eliminar este tipo de vehículos y muchos cambios que propone sobre el sistema eléctrico.

DOCUMENTO INFORMAL 7. Presentando por Holanda. Se añaden los cambios que se han producido según la última reunión del grupo de trabajo que se ha celebrado con posterioridad al cierre de los documentos formales plantea cinco cuestiones sobre las cuales quiere saber el parecer del grupo en general para seguir trabajando en la concepción de los cambios que están haciendo.

El primer tema sobre el que quieren preguntar es sobre si el capítulo 9 es aplicable a mercancías peligrosas que no requieren ser AT, FL, EX, es una cuestión genérica este capítulo 9 aplicable a todo el transporte de



vehículos que transportan mercancías peligrosas o solamente es aplicable a este tipo de vehículos específicamente.

El segundo es un tema bastante técnico relacionado con la longitud del cable que no está protegido por un fusible entre la batería y el desconector de la batería, si están permitidos o no sistemas de almacenamiento de energía eléctrica dentro de la cabina del vehículo, muchos llevan dispositivos de almacenamiento de energía ahí. Piden la opinión sobre si los sistemas de extinción automática de incendios deben tener energía permanente aunque se desconecte el fusible general, el interruptor general o no. Pregunta si hay algún comentario a la primera cuestión que es que este capítulo nuevo sea aplicable a todo tipo de vehículos que transporta mercancía peligrosa o específicamente solamente a estos.

D. Arturo García dice que el 9.4 que habla que son distintos de EXII y EXIII y que van mercancías en bultos el 9.4 figura dentro de eso y habría que sacarlo de estos piensa que es la única excepción

D. Fernando Fernández quería hablar sobre los circuitos de alimentación ininterrumpida que comentaba en el segundo punto, actualmente por desgracia en el 90% de los controles de los vehículos autorizados con cualquiera de los tipos de certificados están invalidados en la práctica en caso de un accidente porque los circuitos de alimentación ininterrumpida y los niveles de temperatura T4 y T6 que son los que tienen que cumplir el tacógrafo o el sensor de movimiento que tiene que seguir funcionando aunque se desconecten las baterías, todo aquel dispositivo eléctrico que se añada a posteriori después de las adaptaciones técnicas y se pasen por el organismo de control ya no va a estar protegido por ese circuito de alimentación ininterrumpida, está hablando de cafeteras, cargadores de móvil, televisión emisora de radioaficionado, en la práctica esto pasa en nueve de cada diez que tienen un certificado todo lo que sea algo eléctrico dentro, le parece que ha dicho algo de almacenamiento de energía, tiene que estar protegido por el circuito de alimentación ininterrumpida por lo tanto tiene que estar instalado previamente al paso por el organismo de control. Todo lo que instale después, a priori, está invalidando la eficacia de esa protección del circuito.

DOCUMENTO INFORMAL 11. Presentado por la IRU. Piden una interpretación relacionada con la prohibición de que el conductor o el ayudante del conductor abra los paquetes en relación con el punto 7.5.7.5 y 8.3.3, según la realidad lo que pasa en estos casos es que el propio conductor después de haber transportado la mercancía no solamente hace la descarga sino que desempaqueta o descarga dentro de las instalaciones de la empresa lo que él ha traído que lo maneja y la IRU pregunta si estas maniobras que haga el conductor después de haber descargado el producto siguen estando sometidas a la prohibición de que el conductor manipule mercancías peligrosas o que abra paquetes que las contengan

Este documento se ha publicado esta mañana y los asistentes no habrán tenido ocasión de estudiarlo

D. Eduardo Gómez dice que no ha podido ver el documento pero si es así recuerda que la operación de transporte acaba en el momento de la descarga luego lo que pase con el bulto una vez que se haya descargado ya no es operación de transporte, por lo que entiende que el ADR no tiene nada que ver. En el caso de que sea eso lo que está preguntando que si una vez que se ha descargado lo que pase con el bulto eso ya no es operación de transporte eso será seguridad laboral, seguridad industrial, pero desde luego la operación de transporte se ha terminado.

D. Fernando Fernández dice, tampoco se ha podido estudiar este documento aunque sea el mismo conductor de la descarga pues será un operario tendrá que tener su formación según el 8.2.3. como personal distinto al conductor. Eso no afecta al conductor, lo que si le afecta es lo que pasa en la realidad y es que tienes un bulto con mercancía peligrosa en el vehículo y el propio conductor al hacer descargas en su reparto a pequeña escala imaginemos suministros industriales tiene una caja de cosas en LQ y abre la caja para repartir en la oficina, ahí si que está abriendo el bulto y en eso en cambio no cree que les está afectando la prohibición de abrir los bultos.

D. Jorge Mérida dice que el origen de esto a ellos les llega a través de la Unión Europea de Fabricantes de Gases porque ocurre en Holanda a un transportista de gases llega el cliente y conecta las botellas a la instalación del cliente y las abre, eso es una actividad que en España ya teníamos la duda y consultamos a Fomento Y D. Emilio Sidera. En el Anejo 2 de Real Decreto 97/2014 no se contempla ninguna operación referida al manejo de los bultos una vez descargado limitándose estas comprobaciones a las circunstancias que debe de



reunir el vehículo antes de volver a reanudar la marcha que en el Real Decreto 97/2014 queda claro que las maniobras de descarga están a cargo de destinatario. En resumen considera que tiene que ser un contrato eso se tiene que regular en un contrato aparte porque no es una operación de transporte de lo que vino a decir la Subdirección de Normativa de la Dirección General de Transporte Terrestre.

D. Eduardo Gómez viene a decir lo que ya sabemos que la operación de transporte ha terminado con respecto a lo que ha comentado D. Fernando Fernández aquí el error y aquí voy contra los cargadores o fabricantes es que están muy acostumbrados a enviar los envíos independientemente de los destinatarios; hay que acostumbrar a esos expedidores y a los fabricantes a embalar de acuerdo a los pedidos y no de acuerdo a como tengan en almacén la mercancía pero evidentemente como dice D. Fernando Fernández la prohibición es total y absoluta.

D. Jorge Mérida quiere hacer una aclaración con respecto a han tenido circunstancias que incluso en los concursos públicos ponen en el propio pliego de concurso que tienes que conectar, abrir, entonces la situación es un poco más complicada en su caso porque vas a una licitación pública y están poniendo condiciones que un conductor tiene que abrir los bultos por eso surgió toda esta duda consultada al Ministerio en unas circunstancias un poquito más complejas.

D. Jesús Soriano dice que ellos han analizado esto durante mucho tiempo y la dificultad esta en delimitar aquel punto en la que termina carga / descarga y empieza una manipulación de mercancías, cuando empieza una manipulación de mercancías o el conductor opera equipos propiedad de la planta descargadora puede convertirse en un contratista de una operación que es una operación básica de la propia actividad de la empresa ;sería un contratista y habría que aplicar una norma nacional de seguridad laboral que es el Real Decreto de coordinación de actividades .

D. Eduardo Gómez quiere contestar a FEIQUE dice que tiene claro que la operación de transporte termina en el momento de la descarga lo que se haga luego no es operación de transporte y que lo esté haciendo el conductor no implica que siga la operación de transporte en curso eso son relaciones laborales entre empresas y que aplicarían los reglamentos que tengan que aplicar, el ADR no en absoluto.

Punto 4.- Estadísticas de accidentes.

D^a Silvia García cede la palabra que D. Marcos Orihuel que va a ser el encargado de presentar es punto.

D. Marcos Orihuel quiere en primer lugar dar las gracias a D. Eduardo Gómez por la ayuda recibida para su confección y recordar a D^a Laura Moreno que era quien las elaboraba con anterioridad y que su trabajo le ha servido de base para la elaboración de las estadísticas del año 2014, que son las que hoy se presentan. Recuerda a los presentes que las gráficas del año 2012 y 2013 se pueden consultar en la página web del Ministerio.

Las gráficas que D. Marcos Orihuel ha presentado en este punto se pueden consultar en un anexo a este acta.

D. Eduardo Gómez pregunta si alguien quiere preguntar algo de todas las estadísticas como ha dicho D. Marcos Marcos ya están colgadas en la página web todas las que faltaban. La comparativa con respecto a los nuevos criterios hay veces que no se corresponden porque paralelamente cuando hay que enviar toda la accidentabilidad a Naciones Unidas mediante su sistema informático propio. Muchas veces Naciones Unidas nos pide datos que ni aparecen en las estadísticas que se venían arrastrando, y al revés también ocurren datos que nos piden Naciones Unidas que no tenemos o datos que tenemos y no nos los piden por eso desde el 2011 no hay una correspondencia al 100% entre las estadísticas anteriores y las de ahora por el motivo es porque los criterios estadísticos de Naciones Unidas y los nuestros eran distintos.

Punto 5.- Otros asuntos.

Se ha enviado un correo hace como dos semanas relacionados con la corrección de errores del ADR se ha incluido todos los errores que se detectado y recibido hasta el momento y se han remitido para ver si algo se



escapa no se ha recibido ningún comentario al respecto con lo cual entiende que se va a mandar esto definitivamente el listado de corrección de errores para su listado en el BOE.

D. Eduardo Gómez dice que recibieron comentarios anterior a la petición esos se han recogido y agradecer a los que hicieron estos sus comentarios por su aportación en su día. Con respecto a esto llamar la atención que ha habido comentarios, con toda la razón, pero no han sido recogidos por dos motivos esenciales primero porque aparte de ser razonable el comentario y coherente la traducción del ADR es la que es y nosotros no podemos cambiar terminología del ADR sino está en documentos oficiales, también nos han llegado comentarios con el tema que no coinciden nombres de materias en diferentes sitios del ADR esos no se han recogido porque para el 2017 se va a hacer una reestructuración de toda la terminología de los nombres para que aparezcan en todos los sitios iguales y en principio en el ADR y en el RID que sea uniforme para los dos, en eso se está trabajando y no se ha recogido porque es un trabajo mucho más extenso para el 2017.

D^a Silvia García informa que la próxima reunión será sobre el día 17 de diciembre para ver la RIMP.

Silvia García pregunta a los presentes si desean plantear algún asunto, al no haber ninguna pregunta y sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión, levantando el Presidente la sesión a las 11:45 horas, del día cinco de noviembre de dos mil quince.

Madrid, a 5 de noviembre del 2015.

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

ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS ACCIDENTES CON MERCANCÍA DERRAMADA, ENTRE LOS AÑOS 2000 A 2014

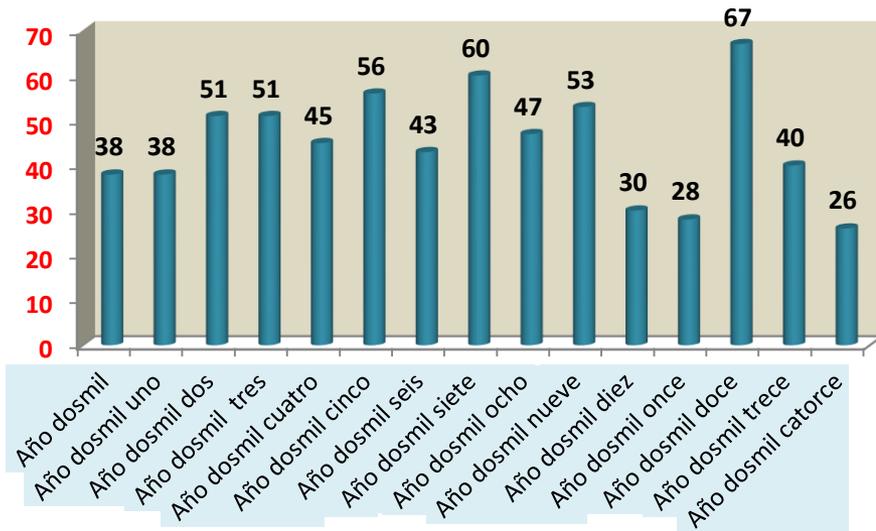


NÚMERO DE ACCIDENTES Y FALLECIDOS POR AÑO

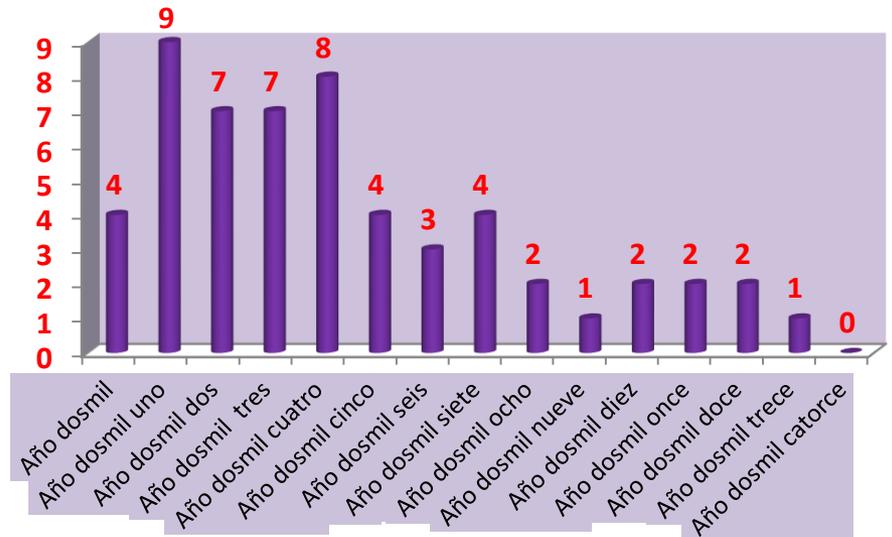
<i>Accidentes fallecidos / año.</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº DE ACCIDENTES	38	38	51	51	45	56	43	60	47	53	30	28	67	40	26
Nº DE FALLECIDOS	4	9	7	7	8	4	3	4	2	1	2	2	2	1	0

ACCIDENTES & FALLECIDOS

ACCIDENTES:



FALLECIDOS:



Nº DE ACCIDENTES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

CCAA/año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Andalucía</i>	5	6	4	8	8	12	3	4	4	9	3	5	15	2	2
<i>Aragón</i>	5	2	6	3	3	4	4	5	5	3	1	1	3	7	1
<i>Asturias</i>	0	2	4	1	3	2	1	2	1	1	1	1	3	0	0
<i>Baleares</i>	0	1	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	1
<i>Canarias</i>	1	0	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1	1
<i>Cantabria</i>	0	0	0	0	0	1	0	3	0	2	0	0	3	1	0
<i>Castilla La Mancha</i>	4	1	5	5	6	3	4	5	5	4	3	1	4	2	0
<i>Castilla León</i>	6	7	5	2	2	6	6	4	5	6	1	4	15	2	4
<i>Cataluña</i>	5	5	8	7	7	12	4	11	5	14	4	4	0	6	6
<i>Extremadura</i>	1	0	0	0	0	1	0	2	3	0	0	0	9	0	0
<i>Galicia</i>	2	2	4	4	1	2	3	5	3	1	5	2	2	2	3
<i>La Rioja</i>	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0
<i>Madrid</i>	4	3	4	8	5	4	4	3	1	3	3	0	10	1	1
<i>Murcia</i>	0	1	2	1	4	1	3	2	3	0	1	1	5	3	0
<i>Navarra</i>	2	0	3	1	3	1	4	3	1	1	1	0	0	0	0
<i>País Vasco</i>	1	3	3	4	0	2	4	6	2	4	6	4	0	3	1
<i>Valencia</i>	2	4	2	4	4	5	2	4	6	5	0	5	7	5	4



ACCIDENTES SEGÚN EL TIPO DE CARRETERA

Vía / año.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AUTOPISTA	10	10	5	8	7	7	5	6	3	6	3	6	13	1	1
AUTOPISTA DE PEAJE													5	7	2
AUTOVÍA	6	2	10	10	8	9	8	11	14	9	7	9	8		4
NACIONAL	10	11	8	8	10	7	6	10	5	11		1	14	4	2
AUTONÓMICA 1ER ÓRDEN	8	2	4	3	2	1	3	6	5	3	1	1	3	13	6
AUTONÓMICA 2º ORDEN	1	1	4	3	3	4	6	5	4	4		2	16		
AUTONÓMICA LOCAL	1	1	6	5	3	10	2	4	4	7	5	1	1		
ZONA URBANA	2	3	5	6	4	7		3	3	3	3	1	1	1	4
CAMINO VECINAL		2		3	3	1	1				1		2		
EMPRESA	2	5	9	5	3	9	12	12	7	9	5	4		8	6
CIRCUNVALACIÓN					1	1							1		
ÁREA DE SERVICIO					1	1				1	1	1		1	
ROTONDAS											4			1	
PUERTO O AEROPUERTO								1	2			2			



DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES POR FRANJA HORARIA

HORA24h/ AÑO.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
06 a 10 horas			20								12	12	22	11	
10 a 14 horas											6	6	29	9	9
14 a 17 horas											5	3	13	7	6
17 a 24 horas											6	3	12	9	1
08 a 20 horas	29	26		44	34	45	38	46	35	42					
10 a 20 horas			29												
20 a 08 horas	9	12	2	7	11	7	7	13	9	10					
24 a 06 horas											1	2	4	3	1

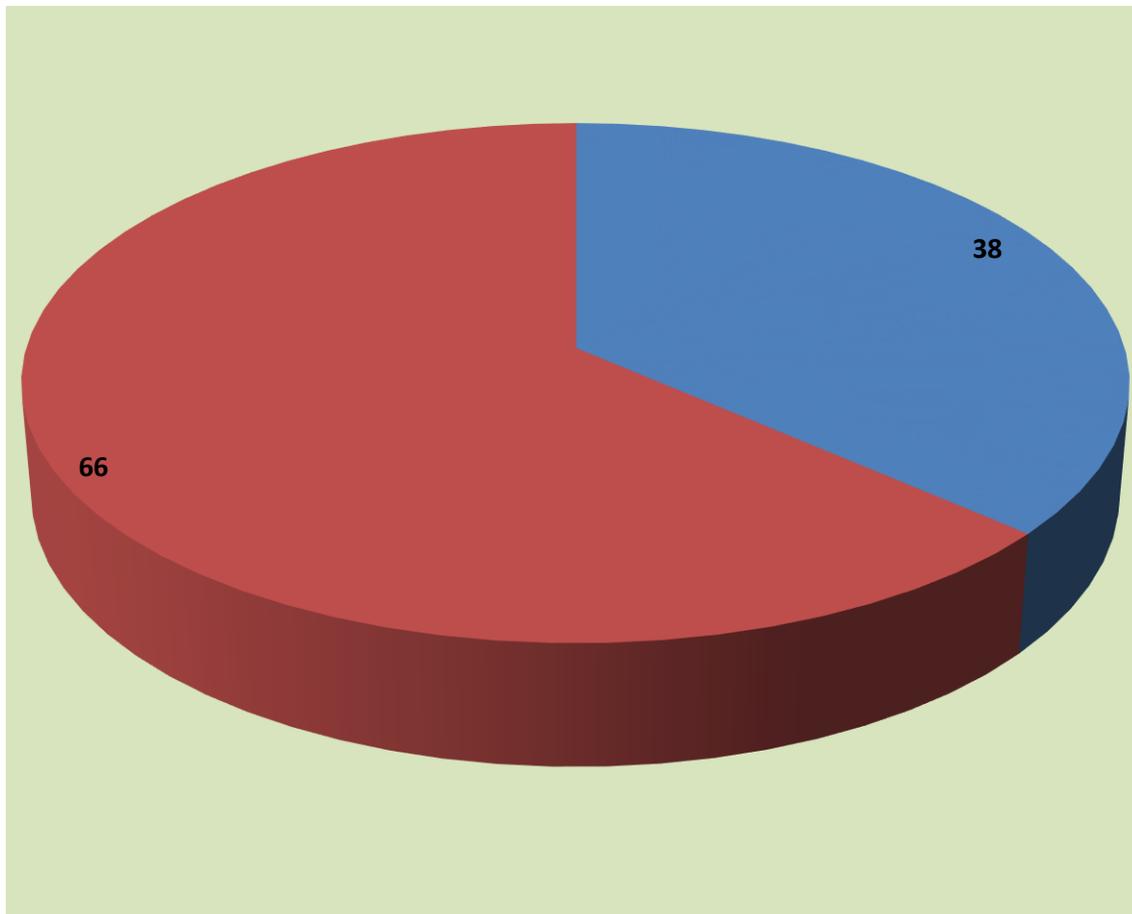
ACCIDENTES SEGÚN EL TIPO DE VEHÍCULO

<i>Tipo de vehículo / año.</i>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Semirremolque caja</i>	2	1	2	3	3	1	1	3	3	4	3	6	12	3	5
<i>Rígido Cisterna</i>	6	9	10	14	13	16	10	15	10	9	6	5	17	3	6
<i>Rígido Caja</i>	1	3	1	2	1	3	4	4	3	4	3	1	0	1	5
<i>Semirremolque Cisterna</i>	29	25	24	21	26	29	23	38	28	36	15	15	32	21	3
<i>Rígido caja con remolque</i>			1											3	5
<i>Rígido Cisterna con remolque</i>			1											3	6
<i>Furgón</i>				1			1								
<i>Semirremolque bañera.</i>			1	1	1						1				
<i>Plataforma con cisterna desmontable</i>							1							2	
<i>Semirremolque plataforma contenedor</i>									1			1	1	1	

2014



Número de **accidentes reportados**: 104



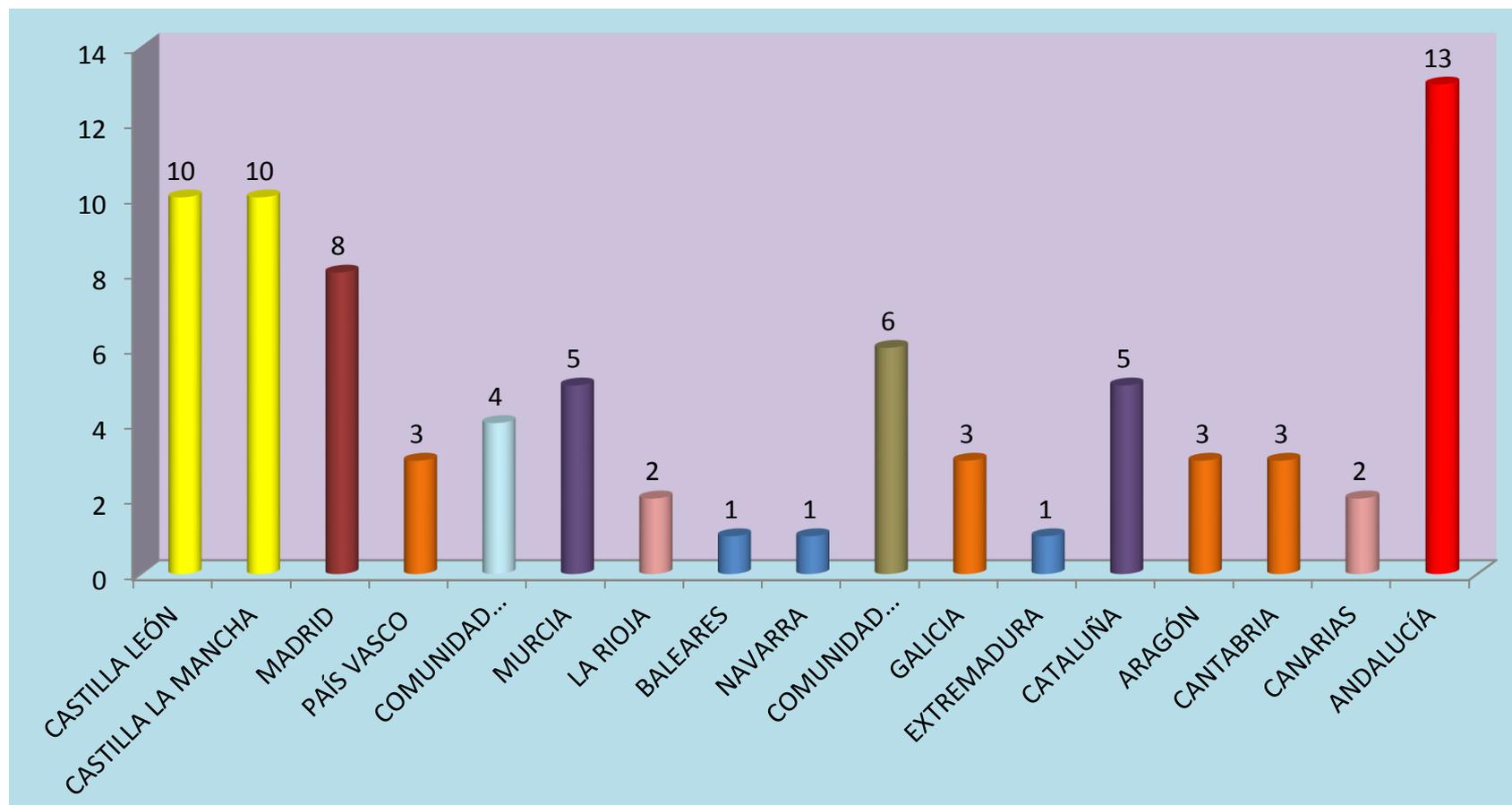
■ SUCESOS NOTIFICADOS: 38

■ SUCESOS SIN NOTIFICAR: 66

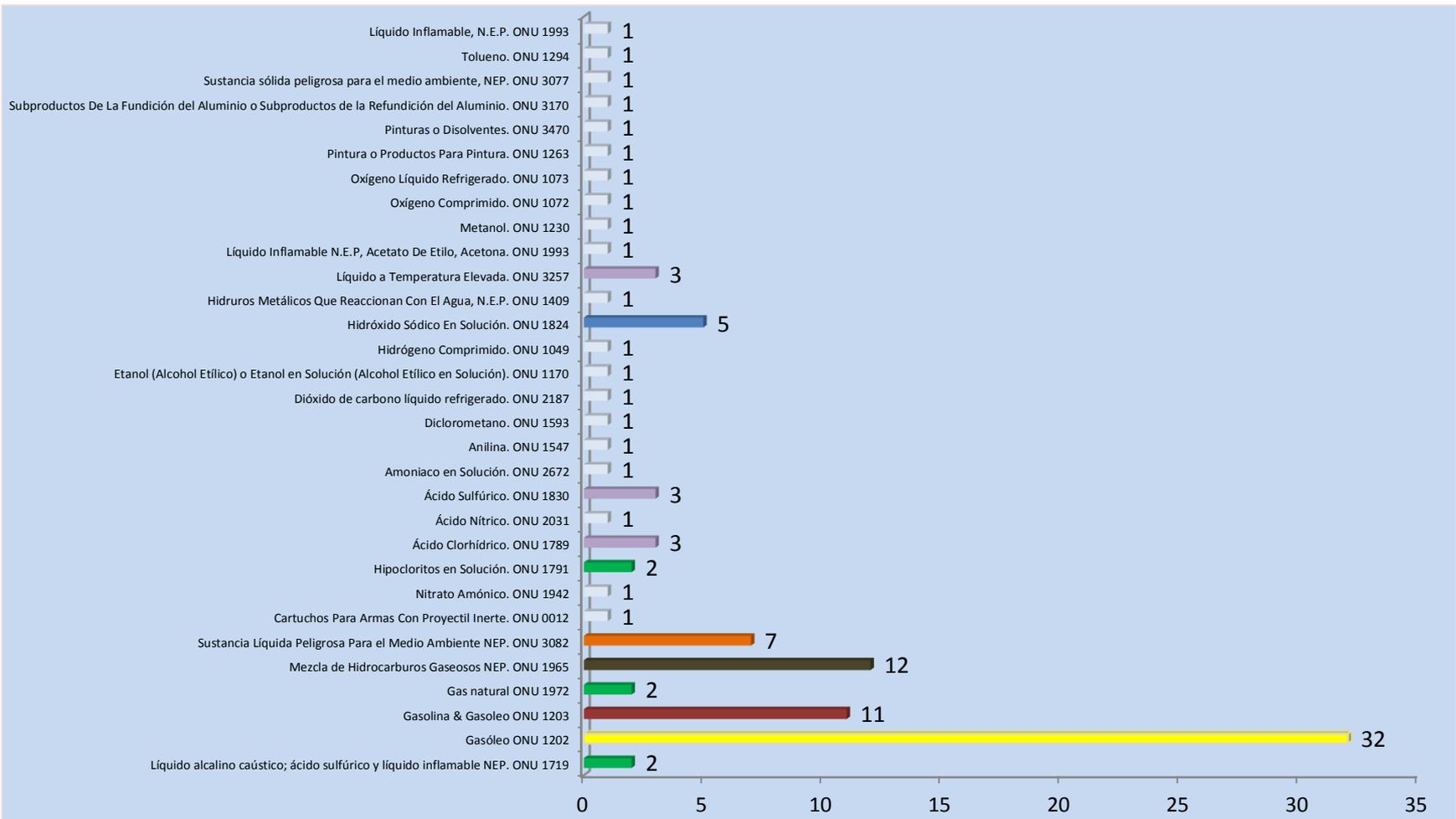
Número de accidentes reportados **con derrame** de mercancía por Comunidad Autónoma



Número de accidentes reportados **sin mercancía derramada** de mercancía por Comunidad Autónoma

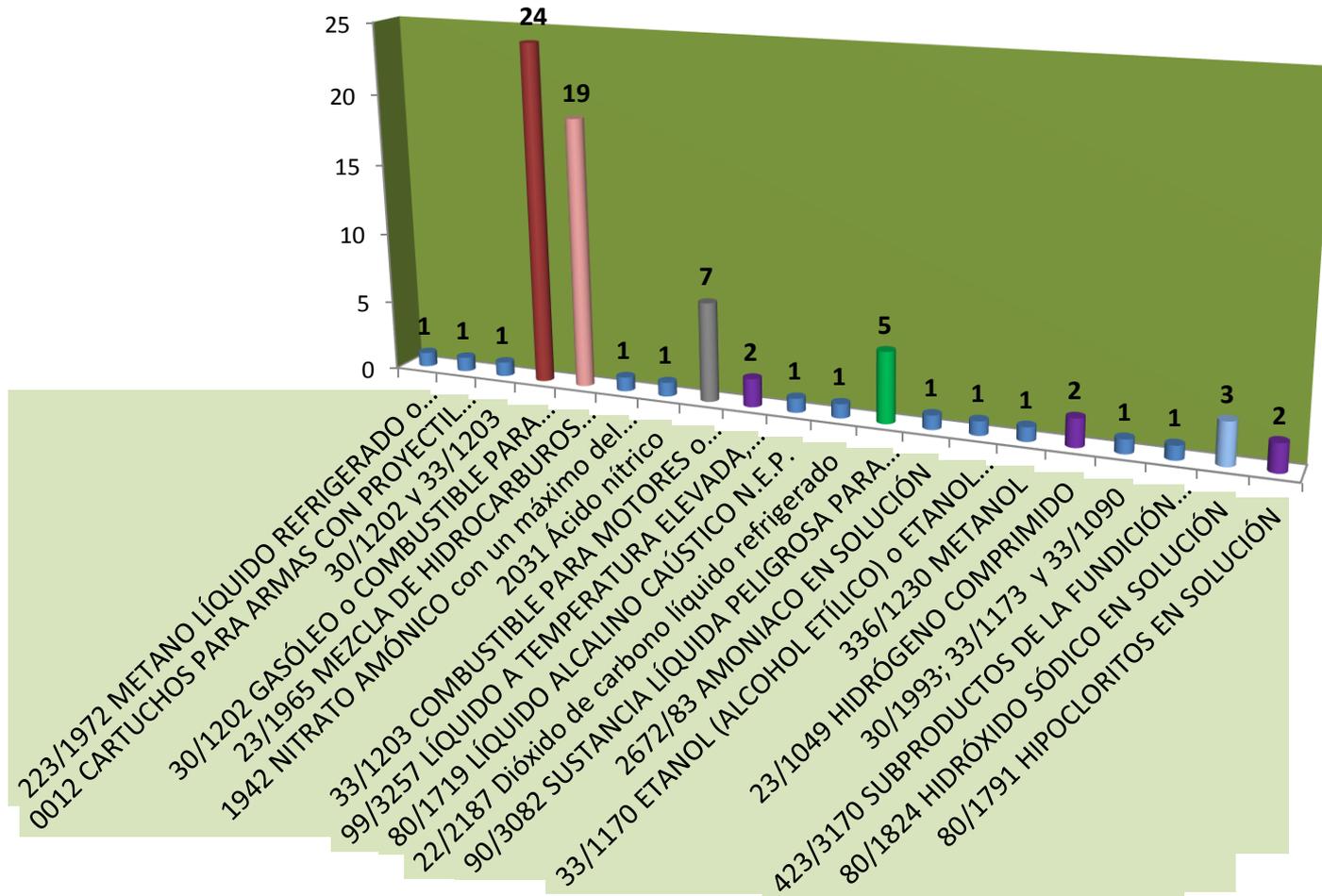


Índices de accidentalidad según nº de ONU

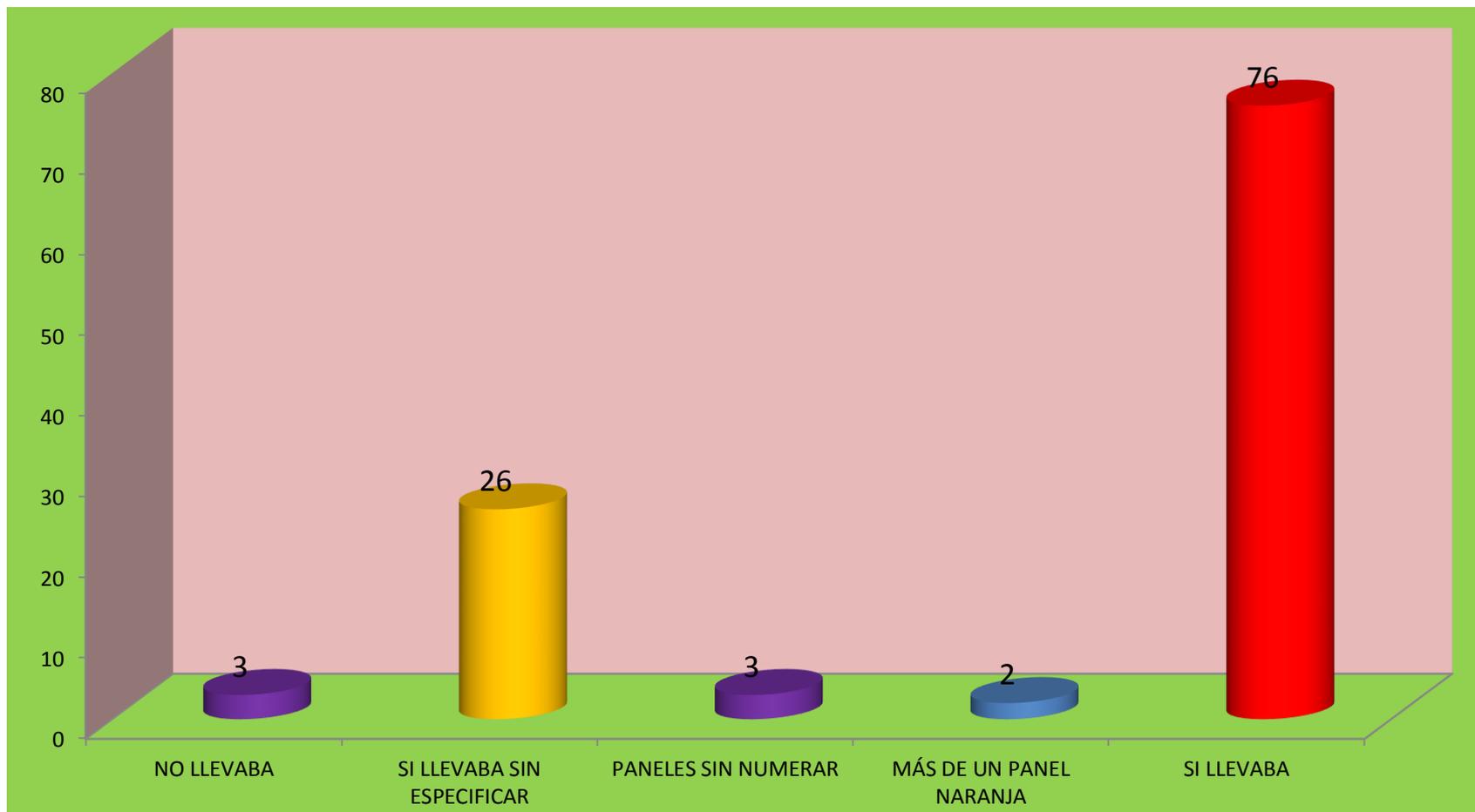




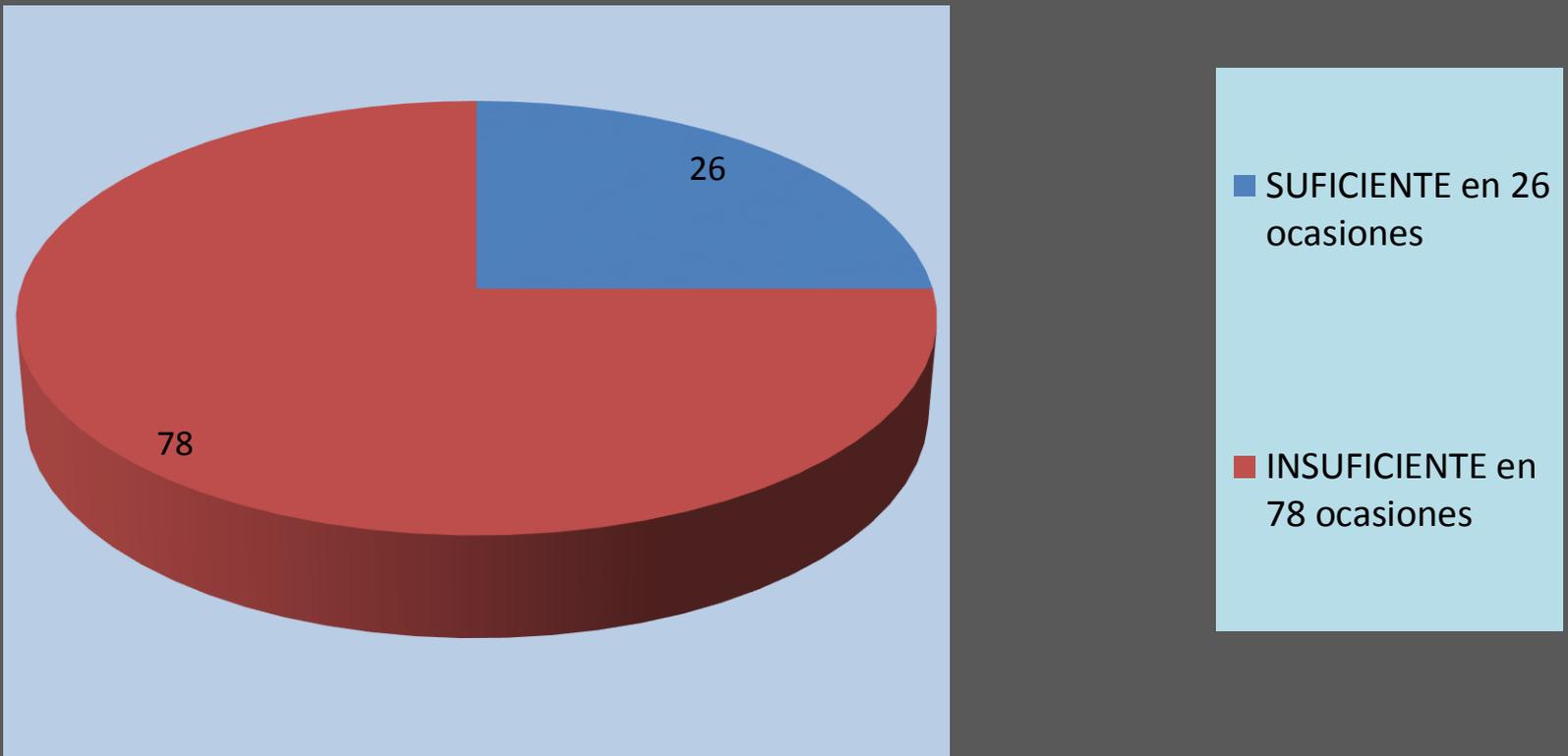
Índices de siniestralidad con **señalización naranja**



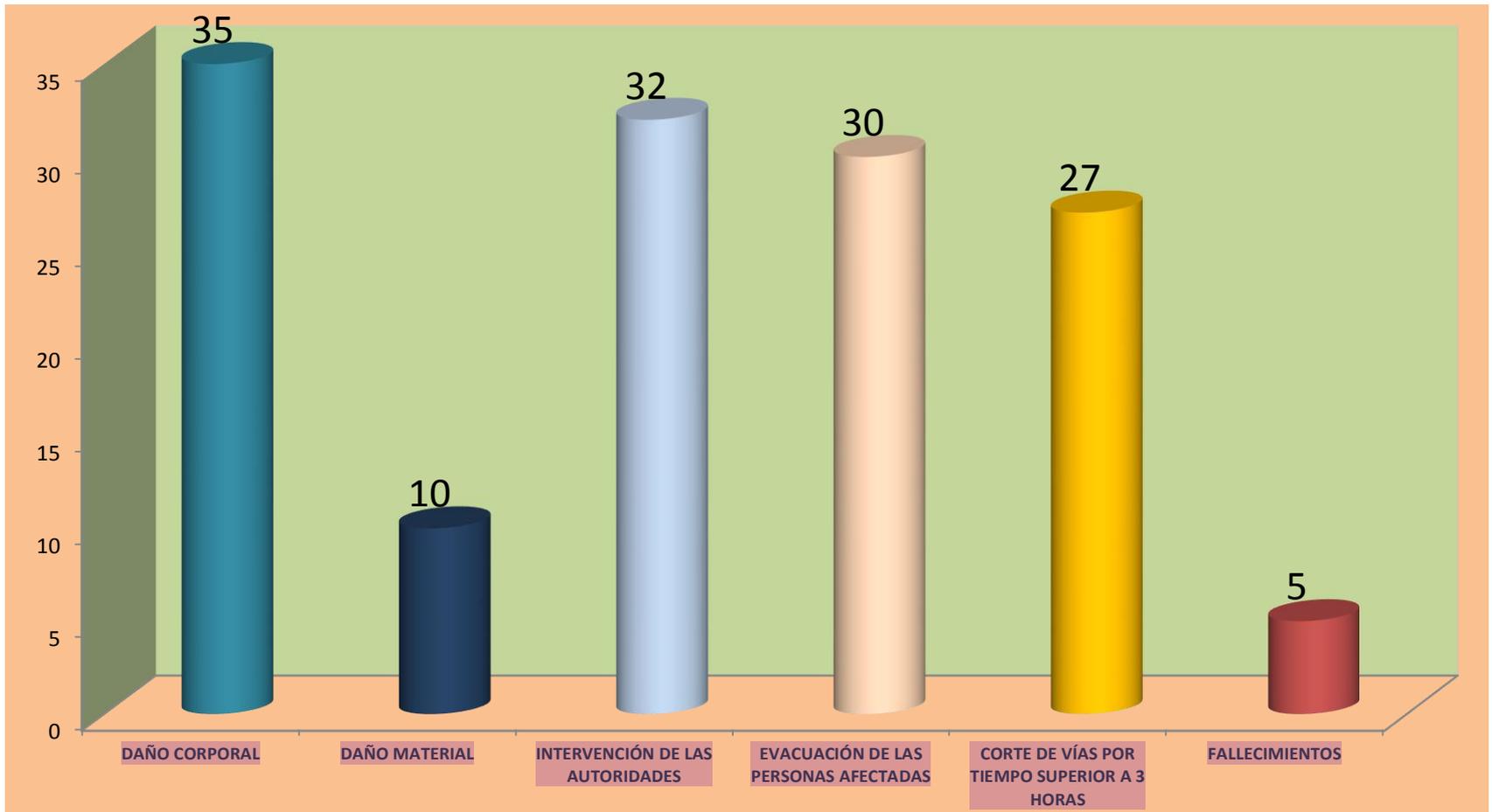
Número de accidentes reportados **sin mercancía derramada** de mercancía por Comunidad Autónoma



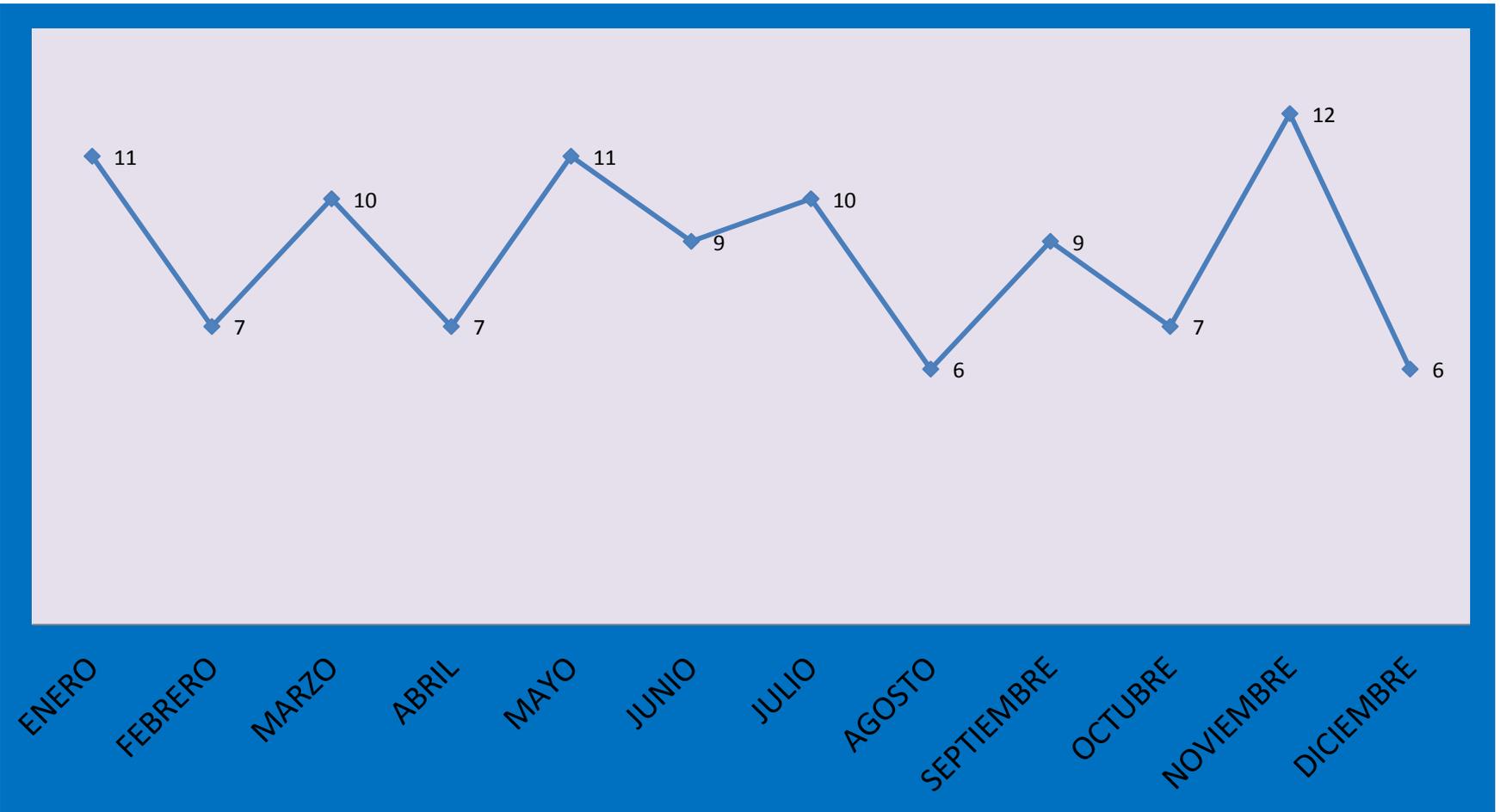
Nivel de Seguridad después del siniestro



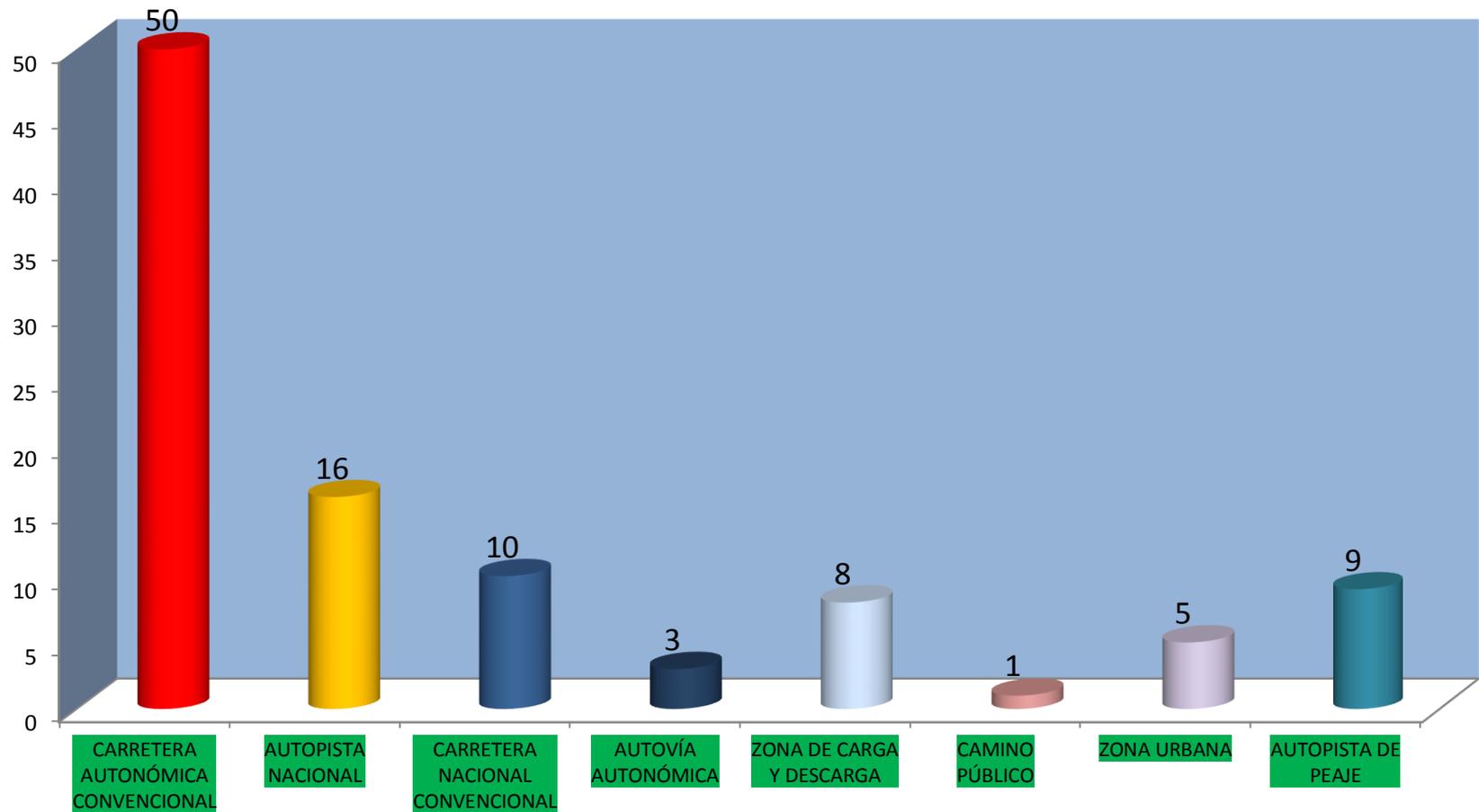
Consecuencias



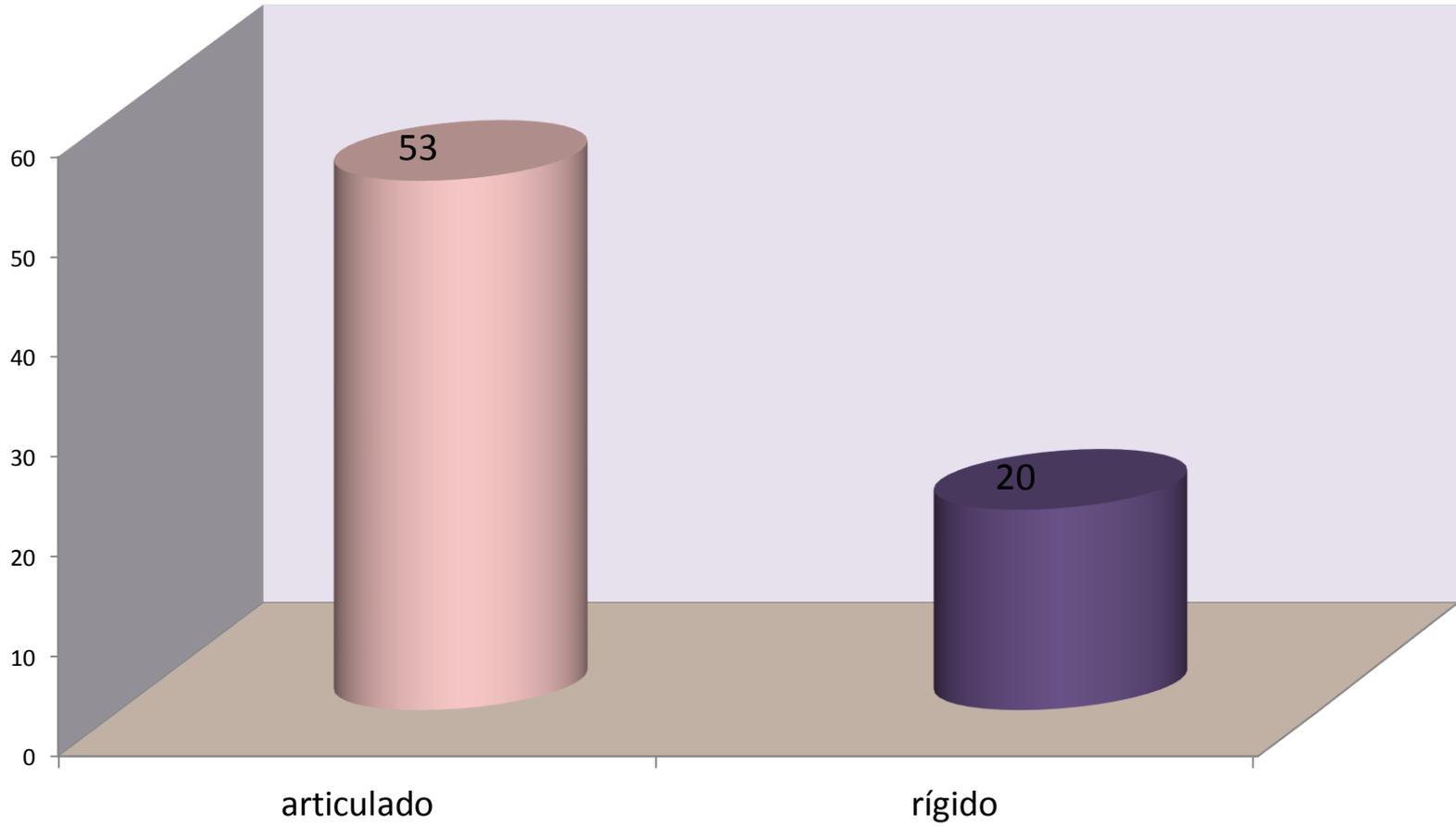
Número de Accidentes por Mes



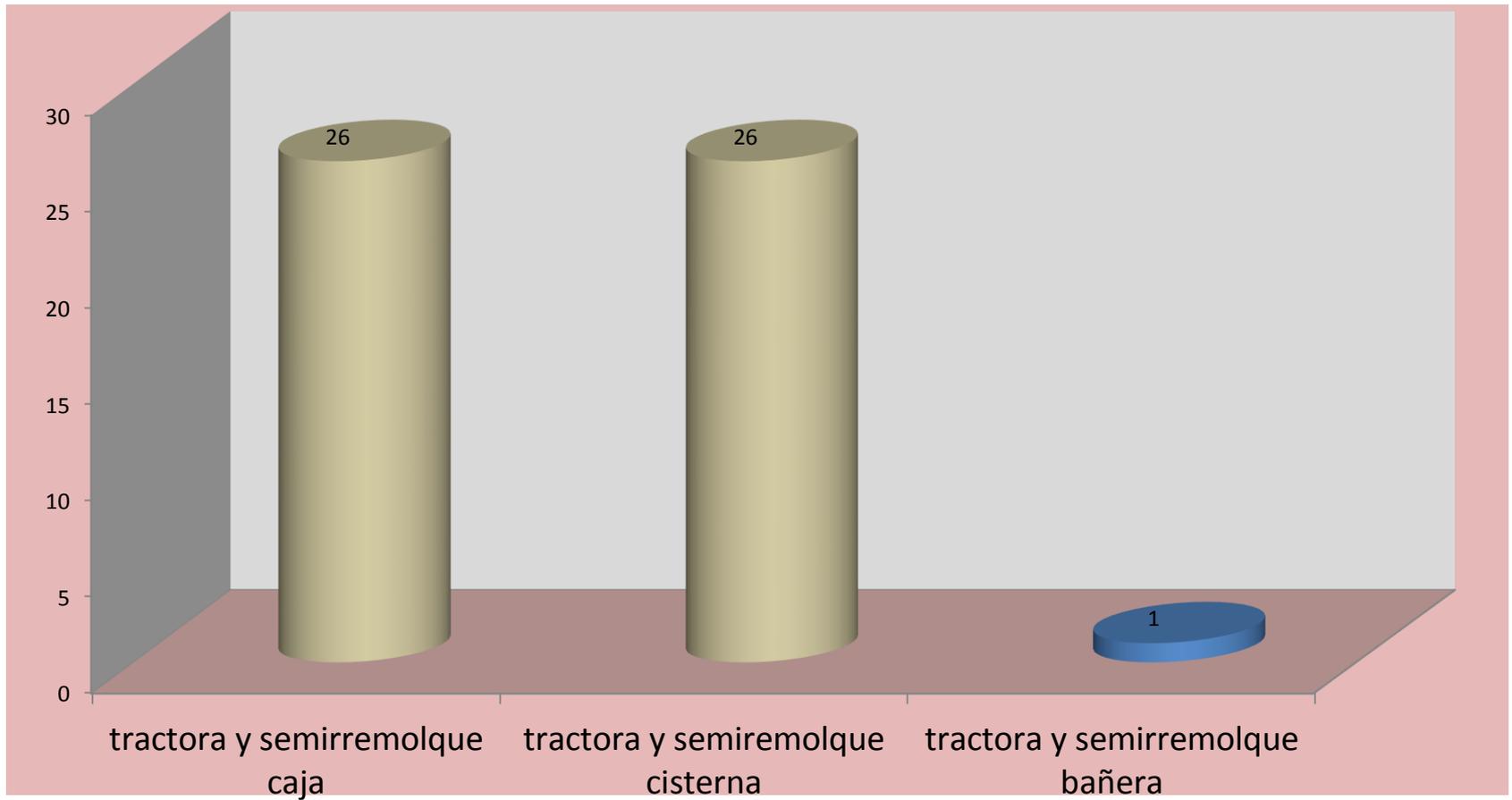
TIPO DE VÍA DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE



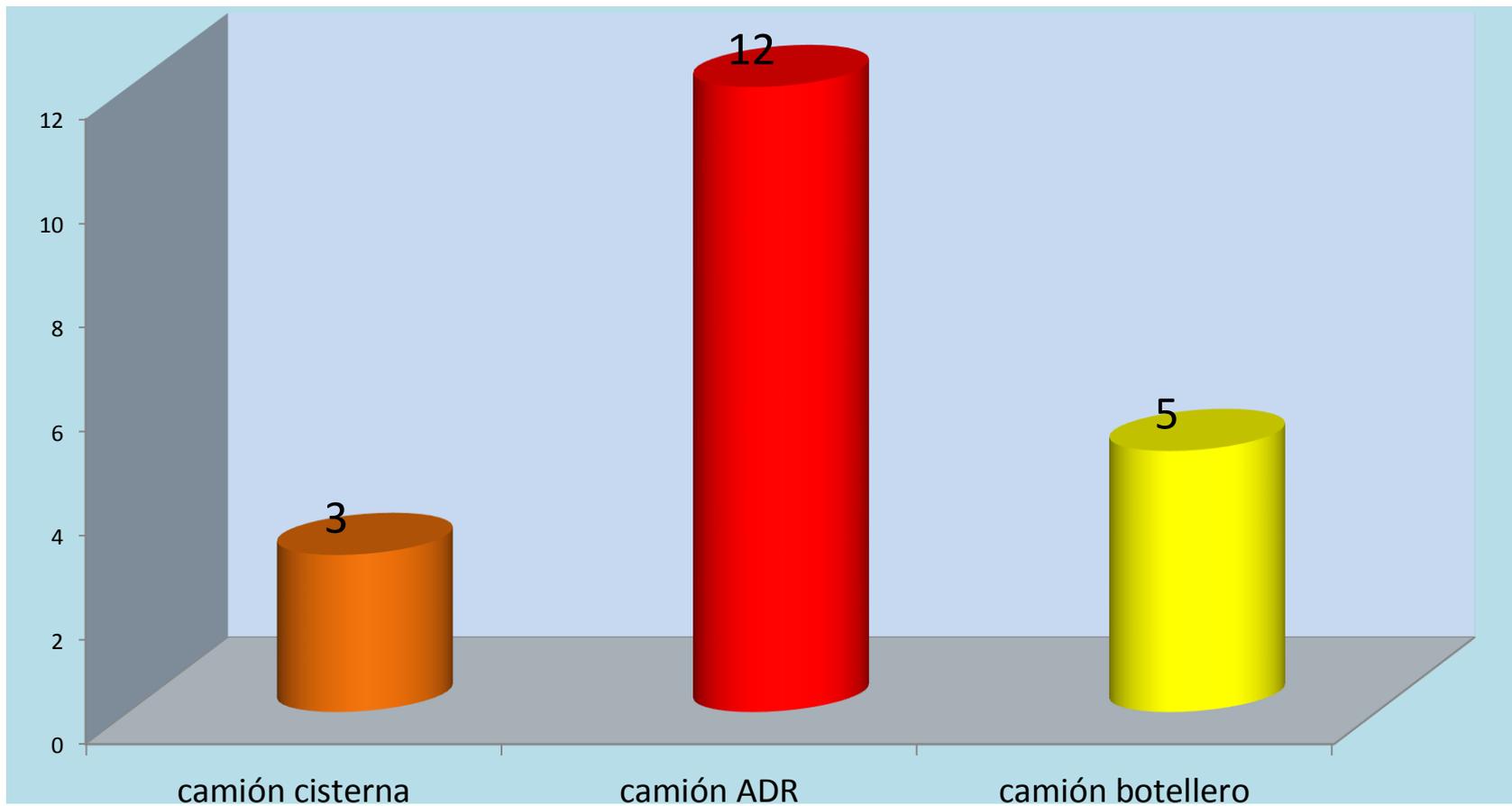
TIPO DE VEHÍCULO



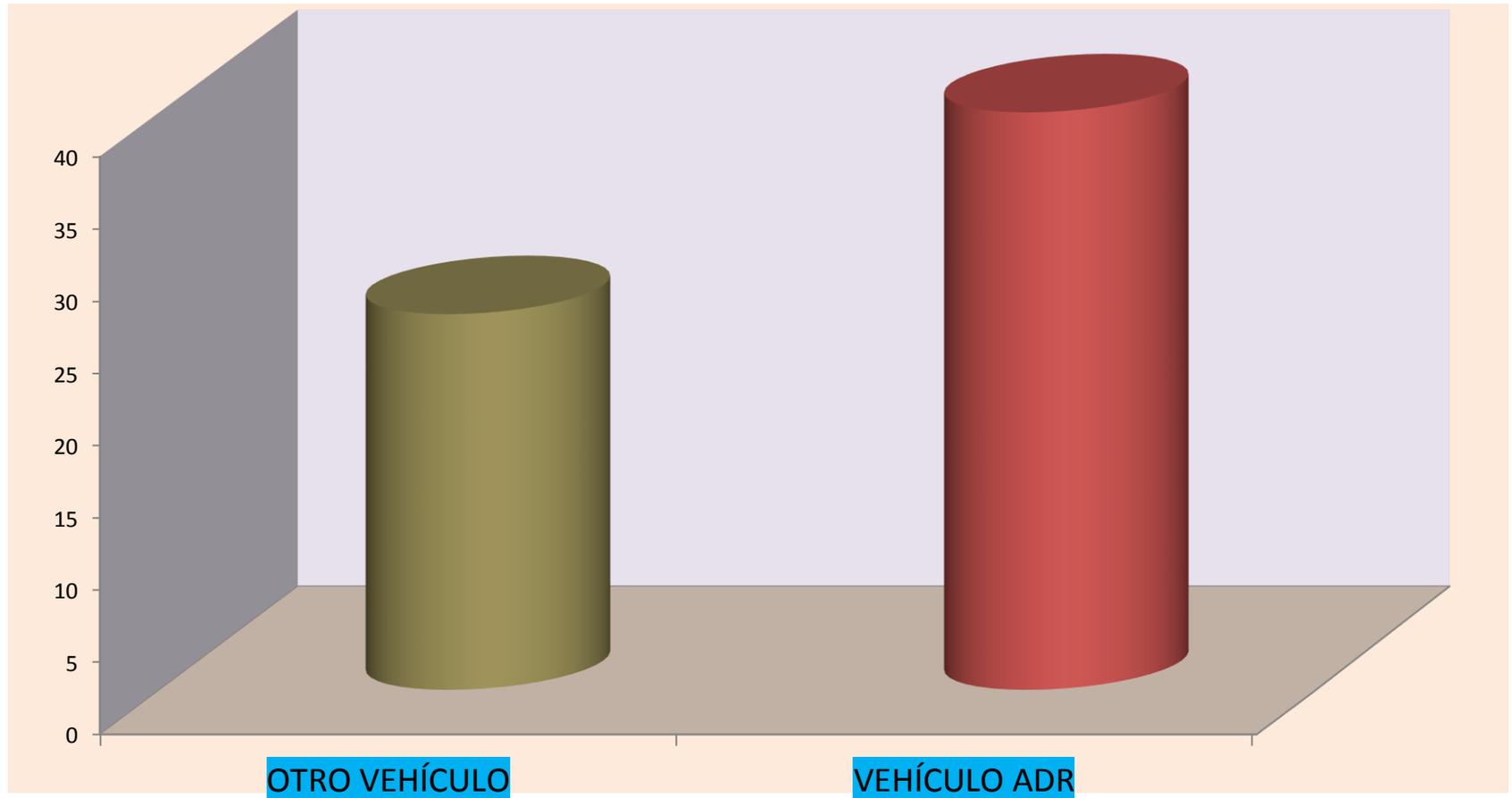
VEHÍCULOS ARTICULADOS



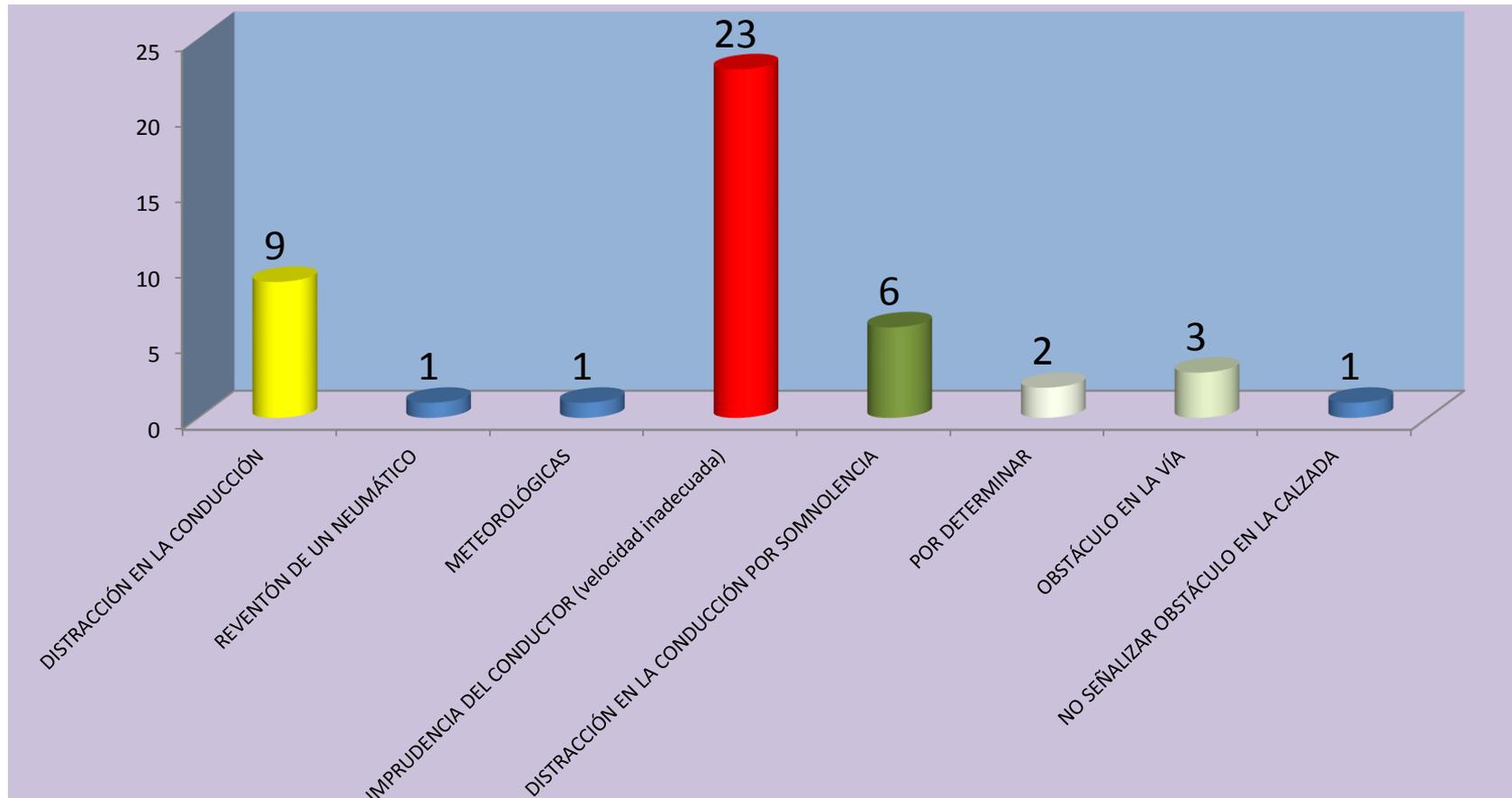
VEHÍCULOS RÍGIDOS



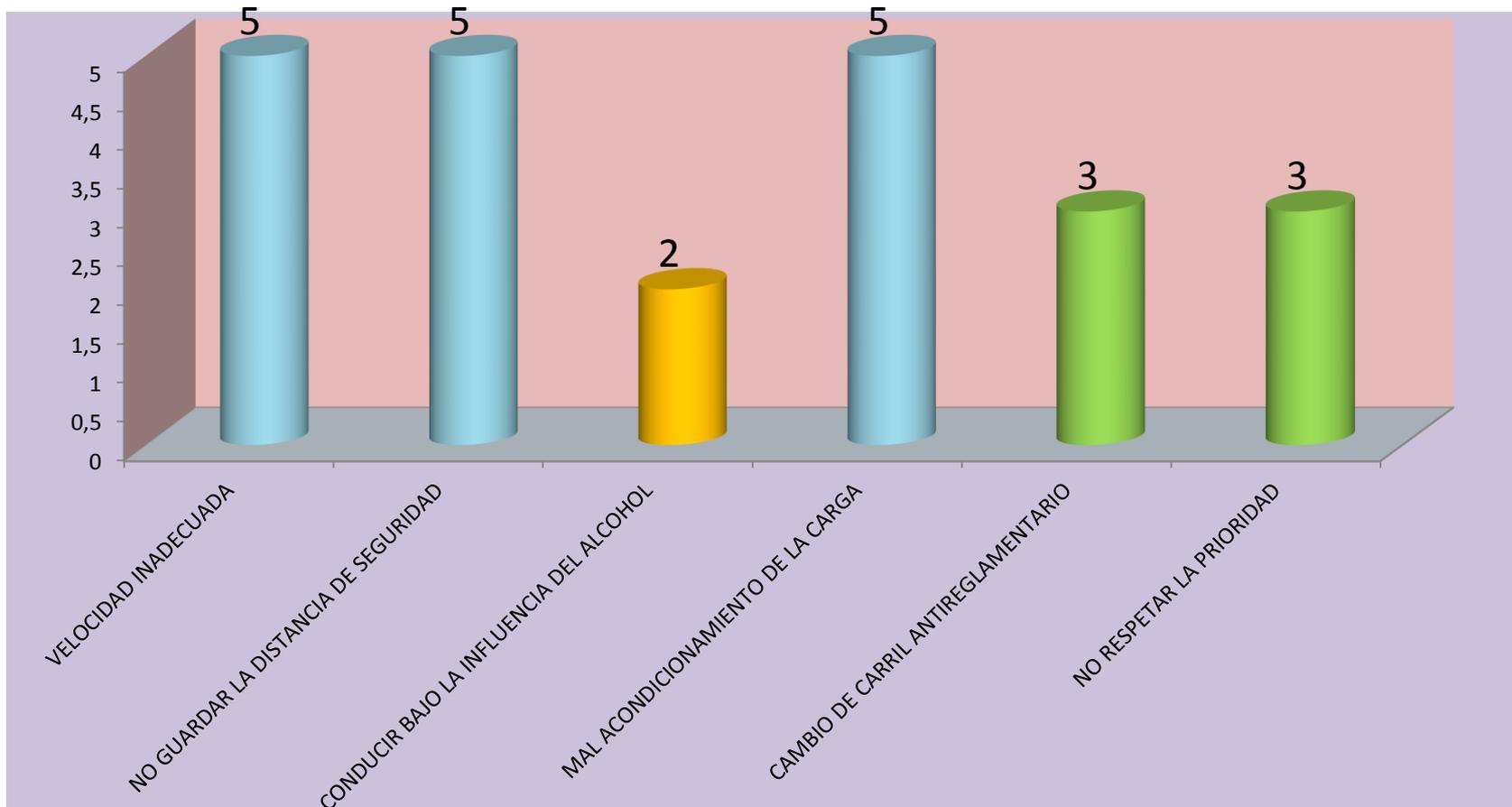
RESPONSABILIDAD



RESPONSABILIDAD CONDUCTOR ADR



RESPONSABILIDAD CONDUCTOR ADR



FRANJA HORARIA

