



ACTA DE LA REUNIÓN DE 8 DE MARZO DE 2017  
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. Pascual Sánchez, 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. José Merino Salamanca, del Ministerio del Interior.

D. Raquel Fernández Sánchez, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

D. Carlos Martínez López, Ministerio de Interior

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

D. José Romualdo Catany Ventayol, de la Comunidad Autónoma de Baleares.

D<sup>a</sup> Cristina Jiménez Padilla, de la Generalidad de Cataluña.

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

D<sup>a</sup> Ángeles Montero Guerra, de la Comunidad de Madrid

D. Luis Antonio Martínez Cuchillo, del Gobierno de Navarra.

En Madrid, a las 10:30 horas del día 8 de Marzo de 2017, 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 García 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 16 de diciembre de 2016, y, al no haber ninguna objeción, queda aprobada la citada Acta.

**Punto 3.- Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión conjunta WP15, a celebrar en Berna del 13 al 17 de Marzo de 2017.**

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

DOCUMENTO 2. Presentado por España. Presenta una solicitud de interpretación del apartado 1.8.3.15. en relación con los consejeros de seguridad; y lo que se quiere es que digan si para un transporte nacional cualquier país firmante del ADR está obligado a aceptar un consejero de seguridad de un tercer país. En el caso de



M<sup>a</sup> Luis Zabala Salelles, de la Generalidad de Valencia

D. Antonio Barba García, de DGM ESPAÑA,S.L.

D. Miguel Antonio Carcelem Zorrilla, de ANPROMEP

D. Laila Mestre Suñé, de FEDECOS

D. Dulse Díaz Fresno, CETM

D. Antonio Ferrando Enguix, Petrolíferas Transportes,S:A:U.

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

D. Raúl Moreno Castelló, de AIDIMA

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS.

D. Jorge Mérida Lozano, Asociación Fabricante de Gases.

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci Vázquez, de AEUTRASMER

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Jesús Soriano, de FEIQUE

D. Juan Munera Carretero, CCOO

D. Esteban Pajares, de AOGLP

D. José Luis Henche Ramírez, de REPSOL QUIMICA

D. Vicente Dopico Paz, de AECSE

D. Ariel Suárez Vega, de AECSE

Secretaria:

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

Excusan su asistencia:

D. Manuel Moreno Almendro, de la Policía Municipal de Madrid

D. Fernando Fernández Martín, de CONSESUR

España, que ni sea español ni sea de fuera de la Unión Europea. Y en caso de los países que no sean de la Unión Europea cualquier país estaría en la misma situación. Se han dado cuenta que distintos países han tenido interpretaciones distintas al respecto.

DOCUMENTO INFORMAL 4. Presentado por España. Presenta la reglamentación de varios países. Algunos de ellos aceptan expresamente los consejeros de seguridad de terceros países ,y los hay que expresamente excluyen la posibilidad de que estos consejeros de seguridad trabajen dentro de ese país. Es una solicitud de interpretación porque prefieren tener las cosas claras

DOCUMENTO INFORMAL 17. Presentado por AESA. Que apoya el documento de España, no sabe si apoya la pregunta, o apoya alguna o todas las respuestas.

D. Esteban Pajares entiende que la pregunta ha sido hecha en tono aclaratorio. España no tiene una postura ni de si ni de no.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en el Real Decreto 97/2014 en su artículo 2 pone que el ADR se aplique en el transporte nacional, con lo cual con el ADR el tema está resuelto y deberíamos aceptar. El matiz está en que si no tuviéramos este artículo, al transponer la directiva para el transporte interno dentro de la Unión Europea el ADR y el RID lo que hace es sustituir las palabras “la parte contratante” por “estado miembro”, es decir, cuando se habla que tienes que aceptar un consejero de seguridad de un estado miembro de la Unión Europea, pues si hay que aceptarlo, pero para el transporte nacional solamente nos obligaría la directiva a aceptar los consejeros de seguridad de la Unión Europea; sin embargo, el Real Decreto 97/2014 nos obligaría como hace de aplicación en el ADR para el transporte nacional, tal cual sustituir las palabras “parte contratante” por “ estado miembro” que es lo que hace la directiva para carreteras está claro que tendríamos que aceptar cualquier consejero de seguridad, pero para ferrocarril no está tan claro porque no está tan claramente dicho y precisamente trabajando sobre el nuevo borrador del Real Decreto de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, es cuando ha surgido todo esta duda que se ha planteado a varias personas de varios países y han visto que esto es un caos, y es un tema de suficiente calado como para que todos tengamos una interpretación única.

D. Jesús Soriano cree que cualquier reserva para reconocer un título de consejero de seguridad de un país del ADR, tendría que tener el visto bueno de la autoridad competente de la Unidad Europea en materia de transporte de mercancías peligrosas.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que ya lo han estado hablando en la Subcomisión de transportes por ferrocarril, no lo ve para nada. Para España un tercer país solamente son los que no son de la Unión Europea, pero para un país que no es de la Unión Europea un tercer país es cualquiera. No se está hablando de boicotear a los consejeros de seguridad de un país concreto porque se pueda pensar que no tiene una formación adecuada, se está hablando de una cuestión genérica cree que la versión inversa es casi más importante que ésta, sobre todo si se piensa que el BREXIT que hay un montón de consejeros de seguridad españoles trabajando en Reino Unido y que a nosotros nos interesa que sigan pudiendo trabajar donde quieran. La versión inversa también nos interesa.

D. Jesús Soriano cree que se está hablando del reconocimiento de un certificado de profesionalidad en la Unión Europea.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo intentarán discutirlo junto con la Comisión y ya se verá hasta donde se llega y el planteamiento de ello.

DOCUMENTO 5.-Presentado por Italia. Se refiere a los consejeros de seguridad, plantea dos propuestas, la primera está relacionada con fijar unos límites de aprobados de los exámenes de consejeros de seguridad claramente superiores al 50%, que sería del 90% de las preguntas teóricas, el 100% de las preguntas tipo test, el 80% de los casos prácticos. La segunda propuesta que hacen es que cuando se extiendan los certificados, porque se amplía a más especialidades ,la validez del certificado siga siendo la validez del certificado original.

D. Jesús Soriano dice que como representante de empresas cargadoras lo que les interesa es la profesionalidad de los consejeros de seguridad no les interesa tanto centrarse, sobre todo cuando son propuestas que no están justificadas, en aspectos que parecen que lo confían todo a la superación de un examen en un momento puntual ,en un día puntual y en una hora puntual. Sobre todo, lo que son las renovaciones de consejeros de seguridad ; entienden que el consejero de seguridad que tiene ya una experiencia en lo que es el trabajo diario y la operativa práctica no ven que esté justificado, desde el punto de vista académico, no estamos interesados tanto en superadores de exámenes como en buenos profesionales, dicho así un poco reduccionista pero es en lo que creemos. De hecho, la formación de nuestros consejeros de seguridad siempre la intentamos completar con aspectos que no son solamente de la seguridad del transporte, nos interesa la seguridad con mayúsculas: laboral, industrial etc.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que por su parte hay una contrapropuesta que están pensando hacer a Italia es que en vez de aumentar el porcentaje de aprobados, que también puede ser interesante, aunque no a estos extremos sería restar por preguntas erróneas. Piensa que no debe de ser viable poner cruces aleatoriamente una de cada cuatro estaría bien no debería de ayudarte a superar ningún test.

D. Dulsé Díaz entiende que lo que se plantea, le parece que un 50% de preguntas bien respondidas o acertadas al azar es un baremo demasiado bajo, pero que lo que se vaya a hacer tenga sentido como lo último propuesto por D<sup>a</sup> Silvia García o que se establezca un límite de respuestas acertadas, se ha llegado a decir que el 100% en el test le parece una barbaridad porque cualquiera en un momento se puede equivocar al marcar, le parece lógico que esto se pueda endurecer un poquito pero con sentido común y con cabeza.

D. Luis Martínez quiere hacer un comentario sobre las notas de los exámenes de consejero de seguridad, el subir la nota entiende que está vinculado al nivel de dificultad de las preguntas que se ponen, y cuando se sube la nota igual tienes que bajar el nivel de dificultad, y lo mismo lo que se consigue es bajar los conocimientos del consejero de seguridad que va a aprobar, para mantener un número aceptable de aprobados o lo que se puede considerar aceptable de aprobados tienes que bajar el nivel de dificultad de las preguntas.

D<sup>a</sup> Silvia García dice lo que Italia quiere, es que estudien más y que aprueben menos si es necesario.



D. Luis Martínez piensa que es complicado llevarlo a cabo, por experiencia propia, a la hora de poner los exámenes la dificultad cree que es complicado y difícil.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que Italia tiene una postura de negociación muy fácil, y seguramente tendrá pensado quedarse en un término medio entre 100 y 50.

DOCUMENTO 6. Propuesto por Italia. Está relacionada con disposición especial 386, es una nueva disposición que ha entrado en el RID 2017 y que a priori hace innecesario, según Italia, la nota que hay debajo de la explicación del número 9 el 5.3.2.1. donde se explican cuáles son los significados de los distintos números que se ponen en el panel naranja, y bajo el número 9 consta que también puede significar un riesgo de polimerización, sin embargo ahora como hay una disposición especial que, en todos los casos en los que haya riesgo de polimerización, lo va indicar expresamente que está la disposición especial 386. Italia opina que esto es innecesario, y que por tanto quiere tachar de esta nota el peligro de polimerización.

D. Enrique Sánchez dice que en el ADR 2017 se han incluido las sustancias que polimerizan incluido en la 4.1. junto con las radioactivas, el hecho de que aparezca en la cifra 9 ese peligro no le ve ningún problema especial es lo que significa el peligro que tiene para el panel naranja, por ello no ve por qué se plantea esa pregunta. Sabe que existe esa disposición nueva, que es la 386, pero aun así la cifra nueva lo que significa que puede haber una reacción de polimerización.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que Italia no lo dice expresamente en su propuesta.

D. Enrique Sánchez dice que no es solo polimerización puede ser otros peligros distintos, puede ser una reacción violenta. Por otra parte, lo que no está seguro y habría que analizar el ADR si el 239 tiene un significado especial; todo el tema del número de peligro hay muchos peligros pero después aparece como 60 ó 70 números de peligro más con significación especial.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ellos han seleccionado estos seis números ONU que tienen el número 9 en la columna 20, pero que no tienen la disposición especial 386 por tanto se supone que no polimerizan, y aun así abajo como significado de que cual puede ser el peligro te dice que polimeriza o que puede polimerizar.

D. Enrique Sánchez pregunta por el significado de la cifra 9. D<sup>a</sup> Silvia García dice es peligro de explosión violenta y espontánea. D. Enrique Sánchez dice que esa no se ve, lo que se ve es el número de peligro, y si polimeriza debería de tener también la indicación 9 en la zona que corresponde. Toda la materia que tenga riesgo de polimerización y tiene el peligro 9 se le tendrá que añadir en la forma que corresponda habría que ver cuáles son las materias que se han incluido por polimerización y ver los números de peligro que tienen asignados.

DOCUMENTO 10. Propuesto por FEAD. Está relacionado con el transporte de desechos en forma de paquetes; hoy en día solamente se puede utilizar embalajes de tipo 4.A. y, ellos también quieren utilizar embalajes GRG de tipo 11A porque afirman que es el mismo embalaje si se quiere se homologa como 4A o como 11A al ser capaz de soportar tanto lo uno como lo otro, y como un doble marcado no es viable, lo que quieren es que se reconozca expresamente la posibilidad de transportarlo en GRG y que desde el punto de vista de los elementos físicos que utilizarían no habría diferencia pero si se podría acceder a los mismos embalajes marcados de otra manera que igual que otra compañía lo fabrica marcado como GRG.

D. Raúl Moreno dice que le parece que los ensayos de los embalajes tipo 4A y 11A no son muy distintos, los 4A van a soportar los ensayos igual que si se hacen para el 11A. Los embalajes de acero tienen en general buena resistencia. Los GRG se pueden utilizar para pesos que un 4A pueda tener, el mismo contenedor puede ser utilizado como embalaje o como GRG.

D. Jesús Soriano dice que FEIQUE tiene experiencia práctica en este tipo de transportes de GRG metálicos y están a favor de la propuesta.



DOCUMENTO 11. Propuesto por UIC/IRU/CEFIC. Más que una propuesta es una protesta. Hace unos meses entro en vigor una ley en Polonia que obliga a indicar en la documentación de transporte quien es el dueño de la mercancía, es un requisito adicional a lo que pide ADR y RID, y está ocasionando muchos problemas al tránsito por Polonia. Lo que estas asociaciones reclaman es que Polonia de explicaciones y también se lo pide a la Unión Europea para ver que está haciendo al respecto.

Según han comentado los compañeros polacos, en las últimas reuniones, es un problema relacionado con Security, no viene para nada del mundo del transporte pero que lo sufre el transporte.

D. Jesús Soriano dice que la medida que ha implementado Polonia le parece desproporcionada, y al no estar armonizado con el transporte europeo les parece muy peligroso, cree que esto va de mercado ilegal de combustible, implementan medidas no consensuadas y asimétricas porque aquí creen que también en el documento se menciona algo de obligatoriedad de disponer de GPS, de tener una trazabilidad y en geolocalización de los vehículos. Para ellos es complicado indicar en un documento de transporte quien es el propietario de una mercancía porque hay diferentes fórmulas de contratación, y les plantea problemas, de ahí el interés que ha despertado todo esto a nivel europeo.

DOCUMENTO 13. Presentado por EIGA. Propone reformular los requisitos de protección de válvulas de presión para el caso de que se congelen considerando específicamente el caso de los gases licuados refrigerados. Este es un tema que se arrastra de la última reunión conjunta, de la última reunión del grupo de cisternas y proponen el texto que se indica.

D. Jorge Mérida está de acuerdo porque no tiene sentido proteger una válvula que trabaja a menos doscientos y pico grados frente a la lluvia de una posible congelación, el líquido está suficientemente frío y la válvula está diseñada para soportar temperaturas muy inferiores a las que se puede tener en el ambiente.

DOCUMENTO 14. Propuesto por EIGA. Comenta la situación que hay con respecto a la exportación de recipientes a presión de la Unión Europea hacia Estados Unidos. Hace ya varios años se llegó al acuerdo de que para que hubiera un intercambio de este tipo de botellas en el ADR se pueden incluir fácilmente que se aceptan las botellas de tipo OT, pero a cambio se quiere que los americanos incluyan aceptar las botellas europeas. En este momento, o hay una situación un poco desequilibrada porque parece que Europa necesita algunos tipos de gases específicos que solamente se fabrican en Estados Unidos. Hay un acuerdo multilateral al cual hay países que están suscritos que permiten la entrada de las botellas y su devolución posterior, nosotros aceptamos sus gases y sus botellas pero ellos no aceptan nuestros gases y nuestras botellas. Se lleva tres años escribiendo una propuesta para remitir al gobierno americano para que inicie un procedimiento para incorporar dentro de su reglamentación la aceptación inversa, el gobierno americano a priori tiene el compromiso de que cuando le llegue este procedimiento lo va a estudiar y facilitar lo máximo posible. Lo que pasa que llevan tres años para escribir la propuesta.

DOCUMENTO INFORMAL 19. Propuesto por EIGA. Petición al gobierno americano que se ha presentado por parte de la Asociación de gases norteamericana finalmente indicando que quieren que se acepte para el transporte dentro de Estados Unidos las botellas con marcado "PI" y que hayan sido inspeccionadas según la norma de equipos transportables de presión, es decir, si que están haciendo directamente referencia a la Unión Europea y no al ámbito del ADR. La Asociación Europea de gases dice que ya se puede ir pensando sobre los textos que se podrían incluir en el ADR para hacer la aceptación, total en vez de un acuerdo multilateral, con el propio texto del ADR y mandar la primera propuesta.

D. Jorge Mérida dice que evidentemente desde su asociación se lleva peleando por este tema durante mucho tiempo porque es un problema. Determinados gases que no hay forma de conseguirlos en el mercado, y celebran que se vaya a presentar ante el gobierno de los Estados Unidos por parte de CGA y van a presentar una propuesta también al Ministerio de Industria en España, para suscribir el Acuerdo Multilateral ya que el camino también es claro si van hacia esta vía evidentemente España tiene que estar en el Acuerdo multilateral.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que es consciente de que la Asociación Española de Gases ha hablado con el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, y lo que la han transmitido es que España no lo adoptó porque hay un



Real Decreto que pone unos requisitos adicionales para la importación de estas botellas de las cuales el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad no quiere prescindir.

D. Jorge Mérida dice que el problema son los requisitos adicionales que afectan a todo tipo de envases extranjeros. Aquí siempre se está hablando de botellas OT americanas, han tenido una reunión con el Ministerio y se ha hablado del tema, van a preparar un documento para solicitar que se estudie el tema, visto que el problema sería en las botellas de OT, si fuera una botella China o de Brasil, por ejemplo, el problema es mucho menor y entienden que pueda haber esos requisitos adicionales y obligar a Europa que certifique la entrada y la salida, son casos muy minoritarios frente al gran problema de los gases que se llenan en Estados Unidos que son muchas veces imposibles de conseguir en otra parte del mundo; si se aprueba el acuerdo multilateral habría que analizar el tema del LP65 que sigue manteniendo el requisito para las OCAS:

D<sup>a</sup> Silvia García cree que es un tema de negociación junto con el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, no lo tiene en mente porque como España no lo ha suscrito, cree que al acuerdo multilateral le debe de quedar un año.

DOCUMENTO 15. Propuesto por EIGA. Relacionado con marcado para los bloques de botellas; hacen una propuesta de interpretación preguntando cual es la norma que debe de inscribir sobre la botella. Aquella con la que se han hecho los ensayos originales iniciales, o las normas ISO existentes en la actualidad. Ellos indican que creen que las originales.

D. Jorge Mérida dice que esto afecta al 99% de los bloques que circulan por España porque, como bien indica el documento, ha habido bloques que se han fabricado antes del 2003 cuando ni siquiera existía norma, y eran los propios fabricantes los que hacían sus modelos de fabricación, marcar una norma en un bloque según la cual no está ni construida ni probada realmente no tiene ningún sentido, básicamente es una falsedad. Lo que comentaba EIGA es cierto otras normas que se hacen en el momento de llenado que se revisan la integridad del envase, y el envase se revisa cada diez años con la prueba hidráulica de acuerdo con la norma de prueba. Evidentemente aprueban esta propuesta porque es incongruente marcar una norma que no ha guiado la fabricación del bloque.

DOCUMENTO 20. Presentado por Francia. En su momento hubo una propuesta de Alemania de aceptar una sección específica de cisterna como sección de cisterna circular o elíptica, y en su momento la decisión que se tomo es que esto lo hiciera el CEN y Francia lo que quiere es que no se acepte ni como circular ni como elíptica sino como otras secciones y que no se permita el uso de ellas porque los ángulos que se forman en la parte inferior no cumple el mínimo.

DOCUMENTO INFORMAL 8. Presentado por EDFD. Indica que la sección señalada por Francia es solamente una sección local en la parte donde tiene debajo todo el equipamiento y los equipos de servicio, y que el resto es perfectamente cilíndrica y que en los grupos de trabajo donde se han discutido este asunto todos están de acuerdo de aceptarlo como cilíndrico menos Francia

D. Dulsé Díaz dice que está de acuerdo con lo expuesto con ECFD

DOCUMENTO 21. Presentado por Francia. Es una propuesta de interpretación de las definiciones, básicamente lo que hacen es mandar la foto de un camión con algo montado y lo que preguntan es si es un contenedor cisterna o una cisterna desmontable.

D. Enrique Sánchez dice que una cisterna desmontable, que es aquella que no está vinculada al vehículo. Un vehículo puede llevar varias cisternas desmontables, un contenedor cisterna tiene que cumplir la definición de contenedor con su estructura correspondiente no tiene porqué cumplir con el convenio de seguridad de contenedores del sistema ISO, pero si tiene que tener una estructura. Para él lo que aparece en la foto es un vehículo rígido.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no porque se puede desmontar.



D. Enrique Sánchez dice que también se puede desmontar muchas cisternas que son vehículos cisternas fijos, el hecho de que se puedan desmontar una cisterna no quiere decir que sea una cisterna desmontable en el sentido del ADR. Esta cisterna está unida, tendrá un bastidor el vehículo se pondrá encima la cisterna y se sujetara con unos abarcones, esta cisterna está incluida en el certificado ADR que tiene el vehículo lo que hace falta es que si está vinculada permanentemente, y que se puede desmontar para su mantenimiento, o lo que sea, entonces es fija. Es desmontable si en este vehículo pueden llevar distintas cisternas con el sistema de sujeción que corresponda.

D. Jorge Mérida dice que a la vista de la fotografía si parece evidente que más que un contenedor cisterna sea una cisterna desmontable, lo que pasa es que al llevar el sistema de fijación sale entera, lleva todo el equipo y todo meterlo en el concepto de contenedor cisterna ,es un poco lo que viene explicando en el documento, lo coges y la pones en otro medio de transporte diferente para poder transportarla sin el chasis, es un poco el concepto de contenedor que puede colocarse en muchos tipos de vehículos diferentes, en este caso parece una cisterna desmontable que es una cisterna completa con todo su cajón del válvula entero lo único que se puede levantar del vehículo.

D. Enrique Sánchez dice que el punto importante del contenedor cisterna es, que está provisto de dispositivos que faciliten su manipulación y lo aporta, por ejemplo, la estructura de un contenedor cisterna u otro que se diseñe pero con este fin y si dentro tiene una cisterna pues sería un contenedor cisterna.

DOCUMENTO INFORMAL 11. Presentado por Bélgica. Relacionado con el tiempo de retención, no solamente para vagones y contenedores cisterna también para cisternas portátiles al no haber muchas diferencias entre ellas y parece razonable que se aplique para todos.

D. Enrique Sánchez dice que las cisternas portátiles ya tienen recogido en el 6.7 el tiempo de retención.

DOCUMENTO INFORMAL 15. Presentado por Francia. Es un estudio que ha hecho Francia sobre los casos prácticos de análisis a escala 1:1 que hubo de BLEVES para el gas licuado del petróleo, hubo tres series de ensayos, aplicando un modelo de cálculo teórico, a estas series de ensayos, han intentado ajustar este método de cálculo y han conseguido unos primeros resultados de algunas simulaciones que han hecho. Preguntan qué quiere la Reunión Conjunta que haga Francia con este modelo ya que lo ha desarrollado, qué cálculos quieren que se haga y que casos quieren que se estudien. Este es el momento que se le hagan sugerencias a Francia y así poder analizarlas para llegar a unas conclusiones

D. Esteban Pajares dice que no entiende bien que quiere Francia.

Dª Silvia García dice que Francia quiere ayudar al grupo de trabajo BLEVE a hacer unos resultados, lo que se estaba estudiando en este grupo , es si la existencia de una válvula de seguridad sería de ayuda para evitar BLEVE o no, y si los revestimientos exteriores podrían ser una ayuda o no para evitarlas, el tipo de simulaciones que ellos quieren hacer. Lo que Francia dice es qué creemos que tienen que considerar a la hora de hacer sus cálculos. Se van a poner a calcular un caso tras otro, y la pregunta que hacen es qué caso queremos que estudien.

D. Esteban Pajares dice que Holanda lleva un tiempo insistiendo en el tema de revestimientos térmico, entiende que ese grupo está trabajando con varias hipótesis y que nos dan la oportunidad de hacer sugerencias.

Dª Silvia García dice que si tiene alguna sugerencia este el momento adecuado de mandársela y ella se encarga de remitirla.

**4.- Consulta sobre la interpretación de la Comisión Permanente en relación a la no necesidad de designar consejero de seguridad en los casos de descarga de gasoil desde cisterna en cantidades inferiores a 1000 litros.**

D<sup>a</sup> Silvia García cede la palabra a D. Luis Martínez, del Gobierno de Navarra, para que haga la introducción del tema.

Sobre el tema de la interpretación les han llegado consultas al servicio sobre la aplicación de esta interpretación, y como en las actas no se da más explicaciones porque en el año 2014 parece que hubo una discusión que se quedó pendiente, en el 2015 aparece una interpretación pero no se dice más. Su consulta es, saber exactamente en que ha quedado esa interpretación o la opinión de esta Subcomisión sobre los efectos que puede llevar esta interpretación, es decir, que se considera la frase “ en las condiciones que aparece en el Real Decreto” más que nada porque si esas son las condiciones puede ser aplicada a otro tipo de transporte a otra mercancía con la misma peligrosidad, las mismas cantidades y el mismo tipo de cisterna. Otra pregunta sería por ejemplo, si el destinatario sigue siendo el responsable de las descargas, puede dejar de tener consejero de seguridad, y se produce la paradoja de que por ejemplo una comunidad de vecinos que le está haciendo la descarga un transportista al final el transportista sigue teniendo la responsabilidad sobre ese mismo tipo de descarga, le parece un poco ilógico dejar a la empresa que pueda no tener consejero de seguridad que le apoye o que le indique procedimientos de descarga , y si lo están haciendo bien. Otra afectación que puede ser, estas descargas entiende que van a desaparecer de los informes anuales porque al no tener consejero de seguridad no se necesita, así las descargas domiciliarias que hace un transportista, por debajo también de 1000L. entiende que tampoco tendrían que hacer un informe anual porque también estarían exentas de consejero de seguridad, todo esto vinculado al informe anual . Quiere saber la opinión y saber en qué queda esto de la frase de las condiciones.

D. Pascual Sánchez dice que lo primero quiere excusar a D. Eduardo Gómez que hoy no ha podido asistir a esta reunión ,y sería quién mejor podría dar respuesta a esta cuestión. Quiere transmitir desde la Dirección General de Transporte Terrestre que ya hubo una interpretación en el año 2005 ,que se trasladó al acta de la Comisión Permanente, hablaba de transporte de cualquier medio de contención, no carga, descarga incluido cisternas y contenedores. En octubre del 2015, se reitera la Dirección General de Transportes Terrestres en esa posición para las cantidades que no superen los 1.000 Litros. No hay ninguna novedad al respecto, de tal manera que entienden que esa interpretación sigue siendo la misma no obstante se puede trasladar esta cuestión a la Dirección General para que se manifieste por escrito ante esa duda, pero lo que se responderá será lo que ya se ha interpretado por la Comisión Permanente en dos ocasiones. Se han realizado otra serie de cuestiones, que al no ser experto ,se le escapan pero que se puede trasladar a D. Eduardo Gómez y darle respuesta.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que un punto importante que ha mencionado D. Luis Martínez es el tema de ampliar esto a otras sustancias que no vengán mencionadas a 1.1.3.6, y cree que esto es un caso que la Dirección General del Transporte Terrestre no ha querido contemplar en ningún momento. Se refiere exclusivamente a las sustancias que ya están en el 1.1.3.6. no otro tipo de sustancias que pudiera ser parecidas o no.

D. Jorge Mérida dice que su pregunta iba en ese sentido porque si aplica a gasóleo, y cualquier cisterna de gases licuados refrigerados, sería aplicable en el mismo sentido aunque no en litros ,en kilos.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que sería importante que la Dirección General de Transportes Terrestres confirmara esto, pero entendería que es algo que se podría aplicar a todas las sustancias a las cuales se aplica el 1.1.3.6. sin embargo, cree que esto lo debe de confirmar expresamente de la Dirección General mencionada.

M<sup>a</sup> Ángeles Montero, solo quiere matizar se aplica la exención a la descarga de gasóleo, en su momento es un poco como se exceptuaba en agrícola como así establece el Real Decreto, se hizo la petición que se hiciera extensivo al resto de cargas de gasóleo, no es por el 1.1.3.6 simplemente es porque había una exención que ya se hacía en agrícola por una petición que en su momento hizo ASAJA. Cree que sería un error hacerlo extensivo al resto de sustancias. Con respecto a la pregunta de D. Luis Martínez sobre la comunidad de vecinos sería distinto porque ahí la responsabilidad siempre es del expedidor y/o transportista ya lo establece el Real Decreto ,y siempre lo ha establecido, la comunidad de propietarios no tiene que designar consejeros de seguridad porque no es responsable de esa descarga



D. Enrique Sánchez dice que este tema colea desde hace bastante, y está relacionado con posibles exenciones que se realizan para el tema del gasóleo. Lo que está claro es que 1.1.3.6 las exenciones que se aplican para este punto es para el transporte en bultos, no es para el transporte en cisterna y además el ADR cuando requiere utilizar los límites establecidos en el 1.1.3.6. para otros casos, es decir para las cisternas, lo dice exactamente, por ejemplo, el tema de protección que se excluye del transporte en bultos pero además dice, y para las cisternas se utilizara los límites establecidos, es decir, que tiene que decir el ADR cuando se puede aplicar al gasóleo cuando se descarga en cisternas, a granel, el 1.1.3.6. no sería aplicable en este caso.

Por otra parte cuando se ha analizado la modificación del RD 551/2006 al Real Decreto 97/2014, no se acuerda si han salido, pero se han visto todas las posibles exenciones que se iban a aplicar. Hay un problema importante, el hecho de que haya una exención en el tema de los bultos es porque el nivel de riesgo que se produce en el transporte es menor cuanto menor sea la cantidad, para poder incluir el que no se tenga que aplicar el tema de consejero de seguridad hay exenciones se tendrían que poner una serie de condiciones porque existe un riesgo muy importante, sobre todo porque son en la mayoría de los casos instalaciones no controladas, hay que tener en cuenta de que no existe proyecto en el campo de instalaciones petrolíferas, es decir todo lo que son por debajo de 1.000L. está excluido de la necesidad de proyecto en el momento que se descarga una cisterna puede haber un riesgo de derrame mucho más importante de que si fuese de un recipiente móvil, está hablando de máximo de 1.000 L y existen alternativas que permiten que un industrial pueda tener un recipiente móvil concretamente un GRG por debajo de 1.000 L. no requeriría tener consejero de seguridad pero lo que tiene que hacer es que el distribuidor del gasóleo coge engancha el GRG se lo lleva a su sitio lo rellena y lo cambia por otro y ha solucionado el problema de disponer de gasóleo en recipientes inferiores a 1.000L.

El tema es muy delicado porque si hay un accidente por una desconexión de una manguera, o cualquier tema, normalmente las instalaciones no están preparadas. Esto para que se le pueda dar una exención no tendría que haber una interpretación, tendría que estar dentro de una disposición reglamentaria publicada en el BOE para que eso fuese aplicable.

D. José Mañas dice, es una cisterna de 32.000 L ahí está la paradoja, a lo grave del asunto no es que se descarguen 1.000L. que se podía asociar a un GRG intermedio a un bulto, ese no es el problema, el problema es que se autoriza expresamente cree que unas razones que ya se discutieron políticas y de grupos de presión; lo grave del caso es que el vehículo no tiene que ser de 1.000L pueden ser hasta de 32.000 L., pero que descarguen 1.000L. . La segunda cuestión es la anomalía de los gasóleos que no son como las demás mercancías peligrosas .

D. Jorge Mérida quería hacer la petición de que se aclare si solo afecta al gasóleo, o al concepto de cisterna por debajo del 1.1.3.6.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en el acta de la Comisión Permanente del 5 de octubre del 2015 se habla expresamente de gasóleo.

D. Jorge Mérida dice pero como hace referencia al 1.1.3.6 pues la petición sería que se aclarase si solo si esto es solamente para gasóleo basado en que y si es para el resto de cisternas no es aplicable.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia expresamente lo que se dice es gasóleo. Lee “ las maniobras de descarga de gasóleo desde una cisterna, cuando se realicen en cantidades que no superen los 1.000 Litros, se encontrarían exentas de la aplicación de la figura de consejero de seguridad como si se tratase de una maniobra de descarga amparada por el apartado 1.1.3.6. citado.” Lo que está escrito es relativamente claro si se quiere ampliar a otras circunstancias, se puede ampliar o no pero no es lo que de momento viene contemplado.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Ángeles Montero solo quiere recordar que las exenciones que se hace al uso del combustible no es el destinatario por comunidad de propietario sino el uso se expresa en el Real Decreto o el anterior que si el combustible se destina, es decir, gasóleo o gasolinas, podría ser, se destina al calentamiento de agua y saneamiento calefacción y saneamiento está exento independientemente de la actividad, es decir, tanto en comunidad de propietarios como en industria. Si en una industria se detecta que ese combustible se utiliza para



accionar máquinas, para impulsar motores entonces no está exento pero si solamente es para el calentamiento de agua y saneamiento entonces si está exento. Y añade que D. Jorge Mérida le dice que no exención sino de designar consejero de seguridad al destinatario pero la responsabilidad de esa descarga sigue siendo del expedidor y/o transportista. Es la designación de consejero de seguridad del destinatario y por tanto la responsabilidad de la descarga.

D. Antonio Ferrando quiere hablar de los depósitos de gasóleo, que está continuamente teniendo incidencias con ellos, ya no le preocupan que tengan o no consejero de seguridad lo que más le preocupa es que estén en condiciones para recibir el producto porque el mantenimiento da igual que sea en comunidades de vecinos, que en talleres, que en industrias ,dejan bastante que desear; es simplemente por el tema de la seguridad de los operarios que van a descargar y entramos en temas de riesgos laborales, en tema de medio ambiente y luego pues todos los daños que se pueden producir. Lo que tienen muy claro, los transportistas, es que cuando es descarga que así lo dice el Real Decreto, la descarga de combustibles exclusivamente utilizados para uso doméstico el que ejerce de consejero es el transportista, el que sabe es el conductor de ese transporte porque tiene una formación que recibe cuando consigue la autorización especial ADR, formación que periódicamente le da la empresa y las empresas de transporte tienen seguro de responsabilidad civil por los daños que pueda producir. El que reciba gasoil en su domicilio tiene que mirar la letra pequeña que pone claramente, que los operadores de combustible , gasóleo en este caso, pasa a la boca de descarga del receptor pasa a ser responsabilidad de ellos. El transportista no puede asumir la responsabilidad de un mal mantenimiento del depósito, un transportista asume la responsabilidad que si se le suelta la manguera, eso es culpa del transportista y para eso está el seguro de responsabilidad civil que se hace cargo, y tienen medios para solucionar esos problemas que pasan a diario, pero por una falta de control dentro de los depósitos muchos no saben ni la cantidad que les cabe, es un problema muy grande, no tienen todos los mecanismos de control, un buen respiradero, los tapones de medición completamente cerrados. Pasan mil cosas aparte del tema de prevención de riesgos Le gustaría que fueran de la mano las instalaciones petrolíferas, y la prevención de riesgo porque la mayoría tendrían que cerrar.. Si en una granja se utiliza el gasóleo para calentar la casa, eso es uso doméstico, pero si se utiliza para calentar la nave con animales eso es uso industrial, y ahí tiene que tener consejero porque no es uso doméstico.

Se está acostumbrando a ver en cisternas, lo que no se puede hacer es que una cisterna lleve 1.000 Litros para un cliente eso sería absurdo no sería factible el negocio no funcionaría o tendríamos mucho más trabajo y más camiones circulando. Pero lo que está claro es que cuando se va a descargar si es un depósito de mil litros se echa esa cantidad, pero en el camión se queda muchos más litros que van a otros clientes que es la forma de que se hace el reparto. Cuando se ven los cochecitos pequeños, las pick up que existen para abastecer torres de telefonía para generadores, eso normalmente no son cisternas, eso es un bulto con forma de cisterna que se ha fabricado de esa manera, no es una cisterna no tiene certificado de aprobación. Cualquier cisterna que sea de menos de 1.000 L lo que hace es forma de cisterna por el tema de la gravedad para que no vuelque subiendo por los caminos. Piensa que los transportistas lo tienen claro, aunque no les gusta.

D. Vicente Dopico recuerda cuando se discutió el cambio para el RD 97/2014 el tema de las exenciones y fueron muchas peleas que estaba exento tener consejero de seguridad todas aquellas situaciones de exención que venían en el ADR que era la diferencia con el RD. 551/2006 donde daba opción cada uno de interpretar lo que quería y desde la Administración dijo los 1.000 fuera el Real Decreto no dice nada de eso, no deja opción, dice que las exenciones son las del ADR, con lo cual lo otro pues si alguien quiere cambiar la norma que la cambie, pero eso son cambiar reglas de juego y sobre todo en aquellas instalaciones que son las condiciones peores. Cree que ahí la administración está jugando a dejar fuera del cumplimiento de la norma ciertas instalaciones que son las de mayor riesgo y personalmente cree que el Real Decreto es claro lo que está exento es lo que está exento por ADR lo demás es otra cosa.

D. Luis Martínez dice que la diferencia de interpretación del 2005 y la que se hace en el 2015 es la diferencia de interpretación del RD 97/2014 que incluye la coetilla de las condiciones de, piensa que "las condiciones de " es los que nos lleva al 1.1.3.6. que es solo para bultos entonces no cabría la opción de cisternas. El tema además de ampliarlo a otras materias puestos a interpretar en el Real Decreto no se habla de ningún tipo de material en concreto entonces es una interpretación adicional limitándola solo a los gasóleos, por eso digo que



se aceptaría a otras materias en las mismas condiciones, misma peligrosidad, misma cantidad etc. Luego en relación a las comunidades de vecino, cree que se ha explicado mal, le parece una paradoja que la descarga de 1.000L de una comunidad de vecinos la operación este amparada por un consejero de seguridad que será la del transportista, pero que le parece curioso que en la granja de animales que se vaya a utilizar a efectos industriales ese gasóleo que pueda no tener consejero de seguridad entonces se queda la operación sin ningún apoyo aparte del transportista pero como se ve el transportista tampoco quiere asumir esa responsabilidad entonces se queda en el limbo, le parece un poco extraño ese tema. Y dar opción a eliminar consejero de seguridad cree que se está atacando a la seguridad de las operaciones e incluso de las instalaciones.

D. Dulcé Díaz dice que prácticamente coincide con la intervención de D. Vicente Dopico cree que la normativa es clarísima o descargas por debajo del 1.1.3.6 siendo bultos o para él la interpretación recogida en el acta de la Comisión Permanente no le cubre legalmente para nada, cree que la normativa es clara y está absolutamente prohibido hacer esa descarga sin el amparo de un consejero de seguridad y además le parece bien que así sea.

D. Enrique Sánchez dice que hay una normativa que es el ADR y un Real Decreto que fijan todos los elementos necesarios para que en todos los casos excepto que haya una excepción la persona ya sea destinataria o el que por pacto asuma su responsabilidad nombre consejero de seguridad. No hay nada en el limbo. Aquí tenemos una situación que es cuando se refiere a calefacción, es decir a uso doméstico, le da lo mismo que sea en una zona industrial o en un domicilio se comento y se dijo de que no se tiene que tener consejero del destinatario por parte del destinatario si lo asume el transportista el resto de los casos se aplicara lo que dice el ADR y lo que dice la normativa: el destinatario de industrial que tenga un depósito de 500 L. y ahí vaya una cisterna que descarga no es un transporte en bulto, por lo tanto no está sometido a exención el destinatario tendrá que tener su consejero de seguridad conforme dice el Real Decreto 97/2014, es decir no hay ningún vacío esa es la situación y si no se aplica esta norma el destinatario que lo tenga y que aplique otra cosa pues estará fuera del ADR no cumplirá la normativa.

D<sup>a</sup> Cristina Jiménez quiere comentar que ellos han recibido consultas sobre este punto lo que están transmitiendo y contestando es precisamente la posición del acuerdo en que se llegó en la Comisión. Lo dice que si se tiene que clarificar que se clarifique porque ellos están contestando en el sentido de la respuesta de la Comisión al ser el órgano que interpreta y como hay que aplicar la normativa del Estado y los criterios del órgano competente pues eso es lo que aplican.

D. Pascual Sánchez dice que lo que interpreta es la recogida en el acta de la Comisión es una interpretación muy restrictiva y cree que se asimila al caso del doméstico y se está hablando de vehículos de 1.000Litros.

D<sup>a</sup>. Silvia García dice que resumiendo las discusiones cree que la interpretación que hay en el acta de la Comisión es clara: aplica según se puede leer que la descarga de gasóleo desde una cisterna en cantidades que no superen los 1.000 Litros. Luego hay dos temas adicionales, el primero es que gran parte de los que están aquí les parece que está exención no se debería de hacer al considerarse insegura y segunda apreciación a los que no les parece inseguro además quieren aplicar esto mismo para muchas sustancias.

D. Dulce Díaz dice esa interpretación es contraria a las normas.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que es la interpretación de la Dirección General del Transporte Terrestre

D. Pascual Sánchez lo que se ha pedido en su primera intervención es que se traslade y que se hará esa interpretación y lo deseable es que a la norma.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que si está hablando a trasladarle al Real Decreto 97/2014. A los cual D. Pascual Sánchez dice que si.

D. Enrique Sánchez sugiere que existe otra vía del punto B del ADR actividades de bajo riesgo que en el caso de incluirlo que se añada condiciones de esa descarga para evitar los riesgos porque se está entando como



antes se ha dicho) que existan unos riesgos y esos riesgos un señor que tiene un depósito para usar con carretilla o usar con el tractor y no conoce la legislación tiene que tener unos requerimientos porque no se lo ponen instalaciones petrolíferas está exento de proyecto, está exento de una serie de cosas hay que establecer como son las condiciones de esa descarga y que está obligado a eso porque en caso contrario hay muchas posibilidades de derrame y de riesgos.

D. Ariel Suárez dice que interpretando lo que está leyendo una empresa que tenga un depósito de 5.000 L. de combustible de gasóleo en este caso y haga distintas descargas mil, mil, mil pasaría lo mismo entonces. Si se ahora el consejero puede decir que le suministren de mil en mil. Con la trampa se le puede dar la vuelta a mil maneras.

D. José Luis Mañas es como la cisterna en el pick at, porque si se considera un bulto está prohibido.

D<sup>a</sup> Vanesa Aranda cree que cuando llega una cisterna a una instalación agrícola, ese señor si llega directamente al tractor o donde lo vayan a mover no le hace falta consejero de seguridad pero si lo van a ir moviendo a lo largo de la finca, en ese caso esta obligatorio tener consejero de seguridad al estar haciendo descargas, otro caso que se podría dar las empresas que se dedican a circulación de autobuses muchas de ellas tienen depósito de gasoil para llenar su propios autobuses, están obligados a tener consejeros de seguridad.

D. Jesús Soriano dice que se está hablando de gasóleo, grupo de embalaje 3, las normas de seguridad industrial, en las normativas de accidentes graves el gasóleo tiene unos umbrales de acepción elevadísimos y en las normas APQ. Pregunta a D Enrique Sánchez si cuando dice proyecto pregunta si se está refiriendo al proyecto de almacenamiento de las APQ de petrolíferos, D. Enrique Sánchez contesta dice que si.

D. Jesús Soriano continúa diciendo que hay instalaciones que reciben descargas de gasóleo que están exentas del proyecto de almacenamiento del Real Decreto de APQ con los cual esto te está dando otra pista, se está viendo que la normativa de seguridad de accidentes graves y de instalaciones petrolíferas marcan en los casos del gasóleo excepciones, el sector agrícola tienen varias excepciones, cree que esta área es de conflicto, los conflictos hay que intentar resolverlos, le parece razonable la respuesta que ha dado la Comisión para la Coordinación del transporte de mercancías peligrosas, ahora el rigor técnico en cuanto al dictamen de la Comisión de coordinación es más o menos que un real decreto, pues eso es norma jurídica le parece razonable lo que ha dicho la Comisión y si hay un conflicto pues habrá que resolverlo.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Ángeles Montero hay que recordar que la responsabilidad del depósito de la instalación es del propietario, es decir, que como transportista si soy responsable de esa descarga no se puede tener descarga sino hay un OK de Industria, si tiene que asumir la responsabilidad de una descarga nunca podrá hacerla en una instalación que no sea OK, sabiendo el depósito, capacidad si el destinatario se equivoca al pedir la cantidad de litros habrá que tener un acuerdo comercial y evidentemente tendrá responsabilidad el destinatario.

Hay que recordar que la Comisión Permanente es un Órgano Colegiado, hoy por hoy como ha dicho la representante de la representante de Cataluña no se puede exigir la designación de Consejero de Seguridad si se demuestra que las descargas de gasóleo son por debajo de 1.000 litros no podemos, jurídicamente esos recursos están ganados exactamente igual que si una gasolinera no quiere designar consejero de seguridad y hace referencia a la famosa sentencia administrativamente no lo pueden exigir, eso jurídicamente es así guste o no.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que D. Pascual Sánchez habrá tomado buena nota de todo lo aquí dicho y ha tomado buena nota de lo dicho y no sabe si estudiara meter esto en el Real Decreto o que se hará con ello.

## **Punto 5. Otros Asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia cede la palabra a Laia Mestre representante de FEDECOS que quiere plantear una cuestión en esta Subcomisión.



D<sup>a</sup> Laia Mestre dice es de FEDECOS y D<sup>a</sup> Marta López es asociada de una de sus asociaciones a que pertenece. El tema es que la sanción de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, en adelante LOTT, a 140. 15.11 es por no identificar el transporte de mercancías peligrosas en el exterior del vehículo y se atribuye la responsabilidad al transportista, al cargador y al expedidor, según el caso por las inspecciones tipificadas Las infracciones tipificadas 15.11 y sanciones de 4.100€.

El tema es que no se puede responsabilizar al cargador, por ejemplo cuando el transportista saca las placas y le multa por no llevar las placas ese es el caso más, lo ha resumido un poco y no tiene la carta. Este es el resumen muchas sanciones que se duplican las multas al transportistas y al cargador de 4.001 € y entonces el transportista recurre la sanción diciendo, por un certificado del transportista diciendo saca unas placas él a medio camino por lo que sea y aun así es imposible responsabilizar al cargador de lo que hace el transportista en todo el trayecto. Esto es un poco el motivo que la responsabilidad sea del cargador también que el transportista saque las placas por ejemplo, como en el ADR, cree que no se especifica pero la LOTT sí, la responsabilidad que sea también del cargador está aquí el tema. O sea que no tendría que ser responsabilidad del cargador lo que pueda hacer el transportista durante el trayecto porque no lo puedes ir siguiendo ante todo el trayecto. En el e-mail de D<sup>a</sup> Marta López hay muchas cosas y antecedentes.

D<sup>a</sup> Cristina Jiménez dice que con respecto a esto quiere aclarar que las sanciones administrativas son sanciones de tipo objetivo la responsabilidad en las sanciones de derecho administrativo es objetivo no es responsabilidad por el sujeto, lo que sucede en el derecho penal, se está hablando en el ámbito de derecho administrativo, en este derecho la ley que establece el régimen sancionador que es la LOTT establece en caso para cada tipo de infracción pero en concreto para el transporte de mercancías peligrosas para cada una de las infracciones identifica quienes son los responsables. Para esta infracción la de los paneles o para las etiquetas de los bultos pues en algunos casos identifica, mejor dicho, señala como responsable administrativo de esa infracción al transportista, al cargador, al expedidor en unos casos a los tres en otros a uno solo y además es responsabilidad mancomunada no solidaria, o sea, que no quiere decir que sea a los tres a la vez a los dos a la vez cada uno es responsable individualmente y en la propia ley en la propia LOTT en el régimen sancionador en el artículo 138, cree, es donde se establece que su responsabilidad administrativa, sin perjuicio de que el que quiera exonerarse de esa responsabilidad, porque no es el causante directo de que esa infracción pueda repetir contra el verdadero responsable de la infracción. Esto viene a decir que administrativamente y desde nuestro punto de vista de régimen sancionador esta infracción si la ley señala que es tanto el cargador como el transportista, el responsable nosotros tramitaremos e incoaremos expediente sancionador imponiendo la correspondiente sanción si procede tanto al transportista como al cargador, independientemente que el cargador si no está conforme porque reamente lo que ha dicho no puede hacer el seguimiento de la operación de transporte pueda revertir contra el verdadero responsable, pero revertir en términos civiles, no en términos administrativos que la responsabilidad esta clarificada en la LOTT en el art. 145 y siguientes. En todo caso lo que se tendría que hacer sino se estaría de acuerdo con ello pues es hacer una modificación del régimen legal, es decir de la LOTT.

Pero esto es de aplicación para el transporte de mercancías peligrosas como para otros ámbitos como por ejemplo el exceso de peso y otras infracciones.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Ángeles Montero dice que está de acuerdo con lo dicho por D<sup>a</sup> Cristina Jiménez, recordar que hay que valorar cada caso, es decir, nunca por lógica vamos a tener que sancionar o sería sancionar a un cargador cuando llegas a un destino, o lo pillas en ruta un transporte sin paneles no está contemplado para eso está contemplado en que estemos en la plataforma, estamos en la salida y el cargador que haya dado una salida o que haya cargado sin paneles, sin placas o sin etiquetas adecuadas será labor del transportista si evidentemente ocultan un panel una cara siempre se alega no sé lo que carga, la responsabilidad del transportista es tan clarísima en todo contrato, pero además esto está un poco relacionado con que el transportista quite esas etiquetas que el expedidor o el cargador ADR las ha puesto perfectamente, es decir, hay que ser un poco sensato todos con lo que pedimos llevamos muchos años trabajando y todo tiene una lógica lo que si que le queda al sancionado expedientado es el recurso, evidentemente y si es capaz de demostrar que no tiene nada que ver con la infracción que se le imputa para eso estamos en un estado de derecho, pero pensemos que no volvamos sobre la ley sobre los baremos. Cree que los fundamentos de derecho están clarísimos como ha establecido D<sup>a</sup> Cristina Jiménez.



D<sup>a</sup> Silvia García pregunta a D<sup>a</sup> Laila Mestre si la ha quedado suficientemente aclarado el punto o no y si por parte de la Inspección hay algo que añadir, si no le ha quedado claro puede remitir la pregunta por correo electrónico y se da trámite a quién corresponda. Porque lo que indica vuestra Asociación es que nadie le contesta. Cree que lo único que se puede hacer es la referencia a la LOTT y a la reglamentación vigente.

D<sup>a</sup> Laila Mestre dice que todos sabemos si ha cargado mal y no se le ha dicho al transportista lo que llevaba y todo esto está claro que hay casos y casos, pero se está hablando de que el cargador esta indefenso en lo que pueda hacer el transportista entonces esto no puede decir a vale 4.000€ y ya está no porque es indefensión del cargador delante de un transporte que es imposible que se han hecho alegaciones mil pensando que va a ganar porque era totalmente subrealista, no sabe como decirlo, y demostrando todo hasta se ha ido a han hecho mil que ahora no me acuerdo y el transportista ha dicho si las he sacado pero cargue con esas placas y hay un check-list hay infinidad de cosas y el cargador está indefenso, lo digo desde el punto de vista hay mil casos pero la indefensión de un cargador es un poco desesperante y solo se quiere mostrar un poco está casuística no quiere decir que si en el momento que está cargando o sale de cargar pues evidentemente si no se le ha dicho al transportista y no lleva las placas pues si eso es sancionable que el cargado no diga x por pero que hay otros casos que no hay una segunda, es desesperante y se va a juicio y es un tema de indefensión del cargador y hay muchos cargadores nosotros hemos acogido esta denuncia porque hay mucha gente que se encuentra en esta situación, muchos cargadores que el transportista sale y hace lo que quiere se pasa un semáforo en rojo y no se le multa no es un tema de sobrepeso que antes se comentaba porque el sobrepeso ya se ha cargado mal es una cosa que todos sabemos que el transportista puede bueno pues eso y es difícil de controlar y es que no se poder ser porque es muy difícil presentando todas las pruebas y yendo hasta juicio y no se saca. Se ha intentado por activa y por pasiva y no hay tu tía.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que la indefensión nunca está bien pero también está la indefensión en sentido contrario y es difícil regularlo de una manera dejando todos los casos cubiertos, siempre va a quedar el caso en que uno de los dos tenga que demostrar que no ha sido.

D. Dulsé Diaz le cuesta mucho creer que ha ido a un contencioso-administrativo el transportista ha reconocido ante el juez que ha quitado las placas y que no le multen solo al transportista, le resulta muy muy sorprendente o él se está perdiendo mucho en la explicación o aquí falta información y en cualquier caso si el transportista quita las placas a medio camino que lo crujan, eso le parece evidente y hay maneras de demostrarlo: con fotos, cámaras de seguridad, lista de checklist, hay muchísimas maneras y si te la han jugado una vez de su planta no sale un camión sin una foto, manera para salvar esa indefensión tan grande hay muchas para pillar a quien hace trampas en este sentido cree que verdaderamente la norma está bien parida y como ya ha dicho es imposible cubrir el 100% de los casos pero este le parece un caso fácil de comprobar, la pueden colar una vez que mal está haya el que lo haga pero como para que se venda como algo absolutamente generalizado y una indefensión tremenda para el cargador le parece absolutamente exagerado.

D. José Antonio Rodríguez quiere volver al tema de exenciones. En este caso 1.1.3.1.c en un caso concreto a ver si se puede hace una manifestación clara porque al final crea múltiples problemas en el propio texto del ADR utiliza la palabra aprovisionamiento para facilitar la exención digamos, para propiciar la exención en el 1.1.3.1. c y a la vez para decir que no se puede aplicar esta exención del 1.3. c de manera que al principio dice que son transportes que su actividad accesoria como principal , por ejemplo, el aprovisionamiento de canteras, obras de edificación de ingeniería y luego a final dice que los transportes regulados por las empresas para su aprovisionamiento, no están afectadas por esta exención. La cuestión es seria si una empresa tiene maquinaria trabajando en cantera, equipos eléctricos, perforadoras etc lleva combustibles para esas máquinas perforadoras se pueden acoger a la 1.1.3.1.c

D. Enrique dice que es aprovisionamiento propio.

D. José Antonio Rodríguez dice que como es eso.

D. Enrique Sánchez que te estas aprovisionando tú, para tu equipamiento.



D. José Antonio Rodríguez pero no puede haber otro.

D. Enrique Sánchez tu puedes necesitar para una cantera pintura, por ejemplo, eso es puntual.

D. José Antonio pregunta y quien la lleva, la llevas tú, pero estamos siempre hablando de que son transportes de los complementarios para acceso a la actividad principal, aprovisionamiento a canteras, por ejemplo, entonces ese término genera dudas y era para ver si hay alguna manifestación o aclaración.

D. Silvia García dice que comprobara las traducciones del francés y del inglés si se han utilizado los mismos términos o no y si eso puede llegar a esclarecer el tema, pero en estos momentos no dispone de ninguna de las dos versiones con lo cual lo estudiara.

D. Raúl Moreno dice que cuanto se está previsto que se siga tratando el tema de los embalajes para residuos infecciosos.

D<sup>a</sup>. Silvia García dice que el embalaje para residuos infecciosos se está viendo en la reunión para el Libro Naranja, la siguiente reunión de este grupo sería la primera semana de julio. Hay un grupo de trabajo que está trabajando en desarrollar una propuesta que tienen que ser entregada como muy tarde dentro de diez días, después de estos diez días se tendrá la propuesta y se puede empezar a trabajar con ella, pero no tiene más noticias.

Informa que el 27 de marzo se van a celebra las jornadas de cambios más significativos habidos entre el ADR y RID 2015 y 2017 que se van a celebrar en el CEDEX y para inscribirse se va a habilitar un sitio en nuestra web.

D. Luis Martínez pregunta si como en el 2015 se hizo una para las comunidades autónomas una específica.

D<sup>a</sup>. Silvia García dice que no lo sabe con seguridad, pero en todo caso lo organizaría la Dirección General de Transporte Terrestres específicamente. Sabe que se va a celebra una jornada específica para la Guardia Civil pero no sabe más.

D<sup>a</sup> Silvia García comunica que la siguiente reunión de esta Subcomisión será a principios de mayo. 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 12:45.

Madrid, a 8 de marzo del 2017.

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