



**ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA CELEBRADA EL DIA 6 DE NOVIEMBRE DE 2019.**

**ASUNTO: Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión del WP15, a celebrar en Ginebra del 11 al 15 de noviembre de 2019.**

**Asisten:**

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.

D<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Fomento

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

D. Eduardo Gómez Gómez, del Ministerio de Fomento

D<sup>a</sup> Mónica Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. Maximiano Mogollón Moreno, del Ministerio del Interior

D. José Antonio Rodríguez Llamazares

D<sup>a</sup> Nuria Cosido Pardo, de SEDIGAS

D. Dulsé Díaz Fresno, de CETM.

D<sup>a</sup> Silvia Panadero Cardeña, de CEPSA.

D. Antonio Ferrando Enguix, de AECOS.

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci Vázquez, de AUTRANSMER.

D. Juan Munera Carretero, de CC.OO

D. José Antonio Rodríguez Gil, de ACSETRANS



D<sup>a</sup> Yvette Sada Santiago, de CLH, S.A.  
D. Enrique Sánchez, de BEQUINOR  
D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE  
D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES.  
D. Jorge Golfín Salas, de CC.OO.  
D. David Muñoz Niño, de CLH.  
D. José Manuel González Herrero, de FENADISMER  
D. Andrés Herbada Esteban, de ASTIC/UOTC.  
D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.  
D. Lydia García Sánchez, de AECOS

---

En Madrid a las 10:05 horas del día 6 de noviembre de 2019, en el Salón de Actos de la tercera planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de las Subcomisión Mercancías Peligrosas por Carretera con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la próxima reunión del WP15 que se va a celebrar en Ginebra del 11 al 15 de noviembre de 2019.
- 4.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

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



D<sup>a</sup> Silvia García, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, 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 y Ferrocarril, celebrada el día 11 de septiembre de 2019 y, al no haber objeciones a la misma, queda aprobada.

El Acta no refleja la discusión que hubo sobre la documentación electrónica relativa al transporte de mercancías peligrosas. Se recuerda que, finalizada la reunión, se habló con la Subdirección de Inspección de Transporte Terrestre quienes comentaron la existencia de una nueva nota aclaratoria que ya era conocida para algunos de los presentes. Se acuerda, para no confundir a los que no asistieron a la reunión, adjuntar la nota aclaratoria, que permite el transporte de mercancías peligrosas haciendo uso de la documentación electrónica, como parte del acta para que quede a disposición de todos, se tenga un fácil acceso y se distribuya.

## **Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima WP-15, a celebrar en Ginebra del 11 al 15 de noviembre de 2019.**

La reunión se centra en el examen de los documentos que se van a presentar en la reunión habitual del WP 15 que es exclusiva para el transporte por carretera de mercancías peligrosas. Representado a España a esta reunión asistirá D. Eduardo Gómez. De los documentos presentados se recogen únicamente los que dieron lugar a comentarios.

**DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/16.** Propuesto por Suecia. Propone modificar los requisitos de las disposiciones especiales S1, S16 y S21 del capítulo 8.5, de manera que hagan referencia a los planes de seguridad que vienen definidos en la parte 1.10. Proponen esta enmienda, que no afecta a todas las disposiciones especiales relacionadas con la vigilancia, solamente a aquellas sustancias a las cuales también se les aplica el capítulo 1.10.

D. Eduardo Gómez comenta que esta propuesta no le gusta mucho porque de esta forma se enlaza con el capítulo 1.10. El Sr. Gómez manifiesta que, según su opinión, la materia contenida en este capítulo no debería de estar en el ADR al ser un tema de seguridad ciudadana (no debería formar parte de un reglamento de transportes). Con esta propuesta de Suecia se enlaza lo que es la vigilancia de los vehículos (con determinado cargamento...) con el plan de seguridad del capítulo 1.10 del ADR. Entiende que la Dirección General de Transporte Terrestre no es competente en este capítulo 1.10 (a pesar de que la autoridad competente en el ADR es la Directora General), sino que considera que la autoridad competente debería de ser el Ministerio del Interior. A su juicio se enlazan temas competencia de transportes con temas que son competencia del Ministerio del Interior. A pesar de ello, el Sr. Gómez reconoce que con esta propuesta se tiene la ventaja de que estos transportes que estarían afectados por el capítulo 1.10, no van a tener más remedio que realizar los planes de seguridad que se establecen por viaje, envío... etc. Se está enlazando lo que es la vigilancia, la utilización de aparcamientos..., con los planes de



seguridad. Considera también que es una forma indirecta de afectar a los tiempos de conducción y descanso, puesto que aquí queda muy claro que la vigilancia de los vehículos en los tiempos de conducción y descanso no podrían estar en la posición de descanso, sino que tendrían que estar en la posición de otros trabajos. Todo esto va a complicar susceptiblemente los transportes por carretera.

Se trata de una opinión personal, de modo que le gustaría conocer la opinión de los representantes de los transportistas para saber cómo van a afrontar la nueva medida en el caso de que se apruebe esta propuesta. Por ello, trasladará a la delegación sueca cuantas dudas surjan.

D. Dulsé Díaz coincide con lo expuesto con D. Eduardo Gómez. Le parece que la propuesta es excesiva ya que se añadiría una responsabilidad más a las muchas que ya tienen los conductores. Indica que hay que tener en cuenta que algunas de las mercancías están dentro del capítulo 1.10, como puede ser la gasolina, de modo que se complicaría bastante el transporte si tuvieran que hacer planes para cada uno de los viajes, salvo que se aporte algún matiz al respecto.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que el capítulo 1.10 ya es de aplicación.

D. Dulsé Díaz dice que el plan de emergencia y de seguridad están ya establecidos, en efecto, sin embargo, le ha parecido entender que con esta propuesta Suecia pretende nuevos requisitos para el viaje.

D<sup>a</sup> Silvia García matiza que la propuesta sueca lo que pretende es que cuando el transporte esté sujeto a la sección 1.10.3, será supervisado de acuerdo con el plan de seguridad especificado en el 1.10. El plan de seguridad no está claro si habría que hacerlo por viaje o no. Todo depende de lo que indique el Ministerio del Interior.

D. Eduardo Gómez indica que lo que es indudable es que existe la obligación de confeccionar el Plan de Seguridad desde hace muchos años (considera que para la vigilancia del Plan de Seguridad sería competente el Ministerio del Interior). Lo que sí podría dar lugar a dudas es si el este Plan deberá hacerse por viaje o, si los viajes son repetitivos con una misma ruta, bastaría con un mismo Plan de Seguridad, aunque piensa que el Ministerio del Interior lo aceptaría.

D. Dulsé Díaz agradece la explicación ya que le había surgido la duda de si, por ejemplo, en el reparto de combustible cada vez que se hiciera un reparto recurrente por unas zonas habilitadas tendría que hacer un plan de seguridad.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que las condiciones sobre el Plan de Seguridad no cambian; lo que hace la propuesta sueca es enlazar la vigilancia que se establece en las disposiciones adicionales sobre supervisión con el Plan de Seguridad.

D. Dulsé Díaz se reitera en lo que dice D. Eduardo Gómez y se manifiesta en contra de esta propuesta.



D. Andrés Herbada considera que cualquier cosa que complique la situación actual y no aclare gran cosa no merece la pena.

D. José Manuel González está de acuerdo con lo que se ha dicho.

D. Enrique Sánchez toma la palabra para proponer que se utilicen los términos contenidos en el ADR: el Plan de “Protección”, no el Plan de “Seguridad”. El Plan de Protección está recogido en el 1.10. Recuerda que se cambió el término de protección porque se acercaba a los temas relacionados con la seguridad industrial. Hay dos términos donde la “securité” es la seguridad desde el punto de vista de prevención de actos terroristas, vandálicos, etc. y el tema de seguridad industrial que recoge todo lo relacionado con las válvulas de seguridad...

D. Eduardo Gómez dice los términos en francés que son los que sientan la jurisprudencia son los “planes de securité”, que se han traducido en España como plan de protección.

Para D. Enrique Sánchez el plan de protección es integral y es totalmente interno de la empresa, no como los planes de emergencia; se trata de un tema totalmente confidencial donde existen una serie de evaluaciones de riesgo aplicables a una serie de transportes o a transportes muy específicos, pero normalmente no se tiene que hacer una evaluación de riesgo de cada transporte; lo que se suele hacer es un estudio, un análisis de los riesgos que hay en función de las materias transportadas. No se está hablando de actos contra la seguridad de las personas desde el punto de vista de la mercancía peligrosa transportada, sino de un posible ataque o robo, que son dos conceptos distintos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice claramente tiene que considerar la situación del transporte.

D. Enrique Sánchez continúa diciendo que él ha elaborado un plan de protección. Lo que él ha entendido después de leer el documento es que se tiene que hacer este plan para una serie de mercancías especiales de alto riesgo, no para todas, porque si no son de alto riesgo no procede elaborar un plan de protección.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que todo lo apuntado por el Sr. Sánchez es correcto y que, en principio, no entra en conflicto con la propuesta. La propuesta dispone que, en los casos en los que se tenga que aplicar el 1.10, solo en esos, hay que hacer la supervisión de acuerdo con el plan de protección que ya se tiene.

D. Enrique Sánchez indica que el apartado que se aplicaría sería el 1.10.3.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que, en efecto, cuando se está sujeto a las previsiones de la sección 1.10.3 debe de ser supervisado de acuerdo con el plan de protección especificado en el 1.10.3.2.

D. Enrique Sánchez añade que, de acuerdo con el plan de protección, para esos casos, se tendrán que establecer las medidas correspondientes que existen ya a nivel de transporte (ya lo tienen otras empresas y organizaciones) y aplicar esos criterios junto con la vigilancia. Eso indica que el conductor ya no puede estar descansando si lleva mercancía de alto riesgo pues tiene más probabilidades de que eso sea atacado o robado.



Para D<sup>a</sup> Silvia García se vuelve a lo mismo de siempre. Suecia ya ha presentado varios documentos sucesivos sobre esta misma temática y recuerda que hubo una encuesta que se trasladó a los distintos países, incluido España; más tarde Suecia evaluó conjuntamente las encuestas. Sin embargo, la Unión Europea consideró que, según los derechos laborales vigentes en la Unión Europea, los conductores no podían estar vigilando el vehículo constantemente, de modo que ese tiempo no podría considerarse como de descanso, sino que tendría otro tipo de acepción.

D<sup>a</sup> Silvia García valora la propuesta positivamente porque actualmente el tema de la vigilancia de vehículos es ambiguo; en estos momentos no hay nada claro y esta propuesta reduciría el grado de ambigüedad al tener un plan de protección establecido debiendo vigilar de acuerdo con él. Se trata de un plan pensado para las mercancías que se transportan que son de alto. Comprende que es una tarea adicional para el conductor, pero independientemente de lo que ponga en el documento ahora la vigilancia ya es una tarea adicional para el conductor y el resolver la problemática sobre quién vigila, si el conductor no lo puede hacer, es independiente de que se haga referencia al 1.10 o no.

Toma la palabra el Sr. Munera de CC.OO. para comentar que el plan de protección para el transporte de mercancías peligrosas surgió con unos fines concretos (al menos así lo tiene entendido) como protección frente a actos terroristas, durante tiempos convulsos es España.

D<sup>a</sup>. Silvia García indica que este tema es un tema internacional, no solo español y no tienen nada que ver con tiempos convulsos sino con la seguridad en su transporte.

El Sr. Munera prosigue su exposición sobre la vigilancia del vehículo por parte del conductor. A su juicio la vigilancia no debe afectar a los tiempos de conducción y descanso del conductor. Quienes han conducido vehículos con transporte de mercancías peligrosas están muy preocupados por su propia seguridad e integridad al igual que las empresas para las que trabajan.

Para D<sup>a</sup> Silvia García esta cuestión no afecta para nada a los tiempos de conducción en el descanso. La propuesta no afecta al conductor y no implica más obligaciones de las que ya hay. Trae a colación el problema que ha mencionado D. Eduardo Gómez en el que se están mezclando competencias del Ministerio de Fomento con competencias del Ministerio del Interior. Indica que, lógicamente en el Ministerio de Fomento no gusta, pero desde el punto de vista de racionalidad y de tareas para el conductor se reducen de dos tareas a una (la que ya existía previamente).

D. José Antonio Rodríguez cree que en España habría que analizar casos puntuales. El transporte de explosivos de clase 1 en España está regulado por el Reglamento de Explosivos y las empresas tienen un protocolo de seguridad establecido con unas vigilancias y unos vigilantes específicos. La Ley de Seguridad Privada regula el trabajo las empresas de seguridad y el Reglamento de Explosivos se aplica de manera que las empresas, independientemente del ADR, tienen su protocolo de seguridad que regula este tipo de situaciones.

Según D. Jesús Soriano recuerda que el capítulo 1.10 del ADR tuvo su origen en los atentados del 11S por las presiones que recibió la ONU por parte de Estados Unidos por su



neurosis obsesiva de los atentados terroristas. También esta presión sobre “security” tuvo su aplicación en las condiciones de los puertos en la Organización Marítima Internacional (IMO), por ejemplo, la presencia de los arcos.

En cuanto al tema de explosivos, considera que a la industria española de explosivos nadie le va a dar lecciones de que medidas de seguridad tienen que aplicar para evitar y prevenir los robos por parte de bandas terroristas de explosivos ya que desde los años 60 somos el país más preparado del mundo; en cuanto a la atentados terroristas utilizando industria química tampoco nos pueden dar lecciones, porque hemos tenido los únicos que ha habido en Europa en el Polígono de Tarragona con el atentado del GRAPO y ETA. Por otro lado, el Ministerio del Interior tienen un conocimiento pormenorizado de todo esto. Está de acuerdo en que la autoridad competente para la supervisión del 1.10 es el Ministerio del Interior y considera que la normativa existente a través de reglamentos europeos que especifican cuáles son las infraestructuras críticas, desde el punto de vista de la security, cuales son los sectores estratégicos desde el punto de vista de la security, uno de ellos el del transporte, es muy completa y compleja.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere recordar brevemente que este tema se aplica a bastante más que a los explosivos ya incluye prácticamente todas las clases, menos la clase 9. Efectivamente las empresas de explosivos no tienen ningún problema en hacer esto y más, porque ya lo están haciendo, pero el capítulo 1.10 ya establece que para estas sustancias se tiene que tener un plan de protección. Lo único que hace el documento de Suecia es concretar las obligaciones que ya hay y hacer referencia a un documento que ya existe. Reconoce que el documento le parece correcto, aunque en la sala no parece que se tenga el mismo punto de vista.

D. José Antonio Rodríguez considera que el plan de protección lo han incluido de un modo un tanto forzado ya que, en la práctica no se sabe si tiene o no eficacia porque nadie lo valida y nadie lo supervisa; se trata a su juicio de un procedimiento burocrático administrativo. El plan no sabe si sirve para conseguir los objetivos hipotéticos del 1.10 pero piensa que debía de quedarse ahí. Como no valida nadie este plan pues no se sabe si es eficaz o no.

D. Antonio Ferrando dice que del plan de protección es muy importante y de él se podría estar hablando eternamente. Indica que los Ayuntamientos están tomando medidas para prevenir atentados. Comenta que desde hace tiempo imparte formación a conductores, que en algunas ocasiones pueden llegar a llevar hasta 30.000 litros de gasolina, y siempre les ha tenido que concienciar de la importancia que tiene el plan de protección, de que no se puede aparcar el vehículo en cualquier sitio, de que deber estar pendiente para que nadie se lo pueda robar,...etc. En muchas ocasiones los conductores le han preguntado cual debía ser su comportamiento si les llegaran a amenazar con una pistola. A este respecto, siempre les ha aconsejado dejar el camión para salvaguardar su vida y así poder avisar inmediatamente, por ejemplo, al 112. No se trata de robo del vehículo para vender su combustible sino para cometer atentados con él. Indica también que en España el ámbito de la comunicación, el de los combustibles... están muy protegidos, limitando la entrada a sitios sensibles y no dejando pasar a las zonas estratégicas. Lo más importante es que los conductores estén concienciados que lo que llevan es peligroso (no solo habla de los explosivos, también lo es un paquete con cianuro o con etanol cualquier cosa de estas puede ocasionar mucho daño



tanto a las personas como al medio ambiente). Reconoce que los conductores son actualmente verdaderos profesionales. Indica que, por ejemplo, el Ministerio del Interior comprueba los antecedentes penales de quien quiere sacarse la licencia ADR.

D<sup>a</sup> Nuria Cosido trabaja en ENAGAS y quiere comentar que están trabajando en cómo dar cobertura al plan de protección. Tras su análisis han comprobado que, tanto sus planes de protección de emergencia de las instalaciones, como sus planes de infraestructuras críticas, contemplan todos los contenidos de este documento.

D<sup>a</sup> Silvia García considera que el debate se está desviado mucho del contenido de la propuesta, que no trata de planes de protección sino de vigilancia de vehículos.

**DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/17.** Presentado por Suiza. El documento está relacionado con la marca de cantidades limitadas. Se propone que cuando solamente se lleve, además de las cantidades limitadas, los números ONU 3077 y 3082, se marquen con la etiqueta de cantidades limitadas. Actualmente, si se llevan mercancías peligrosas no en cantidades limitadas y además de transportan cantidades limitadas, las cantidades limitadas no se marcarían y solamente se marcarían las que se transportan de manera regular.

Lo que parece que Suiza quiere evitar (porque allí puede ser una práctica) que haya algunos transportes que solamente llevan alguna mercancía peligrosa dañina para el medio ambiente, además de la mercancía peligrosa que tiene que llevar, para llevar las marcas correspondientes del 3077 y 3082 y llevar las obligaciones para el paso de túneles que es el guion que llevan estas dos marcas, de tal manera que para el paso de túneles no les afectaría el llevar cantidades limitadas.

La cuestión es que si son estos números de ONU son las únicas materias que en la clasificación de túneles llevan el guion, entonces si se llevan cantidades limitadas y además llevas una de esta dos predomina el guion sobre las cantidades limitadas. En Suiza hay transportistas que deben de llevar una pequeña cantidad de mercancías del número ONU 3077 y 3082 y así poder beneficiarse del guion (este es el problema que quiere resolver Suiza).

Piensa que lo que propone Suiza es presentar una excepción para la carretera que afectaría bastante a los transportes multimodales, ya que este diferente mercado aunque lleva estas sustancias no es compatible con el transporte ferroviario ni con el fluvial ni con marítimo con el resto de modo de transportes si es un transporte exclusivo de carretera a Suiza se le soluciona el problema.

Este documento está relacionado con el *DOCUMENTO INFORMAL 6*.

D. Dulsé Díaz cree que ya está dicho todo, si existe este problema en Suiza no es cuestión de hacer un cambio normativo que afecte a toda Europa y complique la intermodalidad, que cree que es un tema de futuro por el que todos están apostando. Su opinión es contraria a esta modificación.



A D. Enrique Sánchez le suena que las mercancías peligrosas incluidas en los números ONU 3077 y 3082 que son peligrosas para el medio ambiente, si son cantidades limitadas son volúmenes con capacidades de 5 litros o 5 kilos y hay una disposición transitoria que los deja fuera.

La cuestión según D<sup>a</sup> Silvia García es que si en vez 5 litros se llevan 20 litros no se transportan en cantidades limitadas, al ya no serlo, entonces ya se marca peligrosa para el medio ambiente y con esa marca ya no se marca para cantidades limitadas y ya se puede pasar por el túnel.

D. Enrique Sánchez dice que lo que están indicando es que si lleva 8.000 litros de cantidad limitada, independientemente de lo que sea, se pongo 60 litros de otra cosa, coloco el panel naranja y quita el de cantidad limitada con lo cual ya no tiene que marcarla y pasa por los túneles. Le parece correcta la propuesta desde el punto de vista de que se ponga medidas para eso. Pero existe otra cuestión y es que con qué código de túneles entra porque las cantidades limitadas no van con carga de porte.

D<sup>a</sup> Silvia García responde que entra con el código de túneles del ONU 3077, 3082 con guion.

D. Enrique Sánchez añade que no tiene, pero si fuese otra cantidad limitada, D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no lo es y que ya se han preocupado de que no sea así.

D. Enrique Sánchez indica que si hubiese un transporte como el que ha mencionado anteriormente con cantidades limitadas que sí tendrían código de túneles como no existe carga de porte y no se dice en ningún sitio que se comunique el código de túneles que tiene, pues entonces estamos en lo mismo.

D. Eduardo Gómez dice que ese es el tema. La contestación que pensaba dar es que, igual que hay problemas en diferentes países que son problemas internos, que lo resuelva Suiza con una normativa interna de ellos, porque no hay que olvidar que esto afecta a los otros modos de transporte.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que los túneles suizos son todos internacionales. Comprende el problema y cree que hay que darle una solución, pero no está.

Para D. Enrique Sánchez en principio si entra cantidades limitadas del 3077 y 3082 por un túnel, aunque lleve más de 8.000 kilos no le es aplicable al estar fuera del ADR; el problema está con las otras mercancías sobre todo porque no existe una carta de porte o porque no se ha indicado en ningún sitio que en este caso con la transmisión al transportista de la masa bruta total se incorporen códigos de túneles más restrictivo de mercancía peligrosa.

**DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/18.** Presentado por CEFIC. Habla de los certificados de conductor en el ADR. Solicita que se haga un inventario público para que Naciones Unidas tenga todos los certificados de conductores junto con los requisitos de seguridad y los elementos de seguridad que tienen que tener este carnet para comprobar si



son auténticos o no. Cuando un transportista carga se debe comprobar que efectivamente se tiene el certificado ADR en vigor. Actualmente, distintas autoridades competentes se ponen en contacto con nosotros para ver si la documentación presentada es válida porque hay veces que tienen dudas (al igual que puedan tenerlas las empresas). El único problema que hay es que si se dan los requisitos de seguridad que tienen los carnets, también se están dando las instrucciones para falsificarlos, se trata de un arma de doble filo. En su momento, todos los países mandaron estos requisitos de seguridad a Naciones Unidas, hubo una serie de países que han mandado su carnet, y otra serie de países también mandaron los requisitos de seguridad. En España, en concreto, se mandó una descripción de los requisitos bastante exacta. Naciones Unidas retiré, entonces, todos los documentos de su web al considerar que se podía plantear un problema de security. También en el documento consta una referencia al sistema utilizado por los lituanos en el que se introducen los datos del conductor y el propio sistema indica si es un carnet ADR o no; indica D<sup>a</sup> Silvia García que sería muy positivo si todos los países lo tuvieran, pero no es así.

D. Jesús Soriano cree que hay que introducir más de un matiz crítico sobre la comprobación de la licencia de los certificados de formación de los conductores ADR. Hay un problema estructural no solo de España sino también en Europa ya que se carece de conductores. Quiere reseñar el último párrafo del documento: el CEFIC no propone, sino sugiere que todos los países tengan por objetivo una base de datos internacional para hacer lo que ha dicho D<sup>a</sup> Silvia García para que, al introducir unos datos, se pueda verificar informáticamente de la vigencia del certificado para ese conductor. Recuerda que no es una propuesta formal de CEFIC sino que es una sugerencia para que las partes contratantes creen una base de datos internacional.

Para D<sup>a</sup> Silvia García el problema está en que esto también tiene truco: también se puede falsificar un carnet ADR con un conductor que sabemos tiene este carnet en vigor.

D. Jesús Soriano indica que esto sólo sería válido para los agentes de la autoridad y las compañías que tienen que comprobar esto, el acceso a la base de datos no sería libre.

D<sup>a</sup> Silvia García considera que el documento los que está diciendo es que el acceso sería para todos los cargadores

Hay una propuesta que ayer el CEFIC estuvo debatiendo pero no existe unanimidad: se trata de una propuesta de modificación de la nota del 7.5.12 donde dice que a efectos de cargar y no cargar sería suficiente el chequeo visual del certificado; comprobar que el certificado es válido, no creen que sea adecuado. Lo que si propone el CEFIC como propuesta formal es que haya una mejora de la web donde están los modelos de los certificados de formación ADR, que estén los de todos los países (no como Marruecos, Túnez y otros países cuyo espacio para los certificados de formación que están vacíos). Es muy importante que haya una descripción, no de forma visual sino por escrito, de los elementos que dan seguridad a la validez de ese certificado; para ello pone un ejemplo que está en la página web de la Unión Europea donde se hace una descripción de los carnets de conducir. Copiar ese sistema y llevarlo al ADR es lo que propone CEFIC. No es fácil, pero cree que esa es la línea y es el objetivo es mejorar.



D. Juan Munera está de acuerdo con la propuesta porque el objetivo es cerrar la puerta al fraude que actualmente existe. Por aportar algún dato: hay conductores que presumen que por 300€, dependiendo del país, tienen un carnet ADR o un carnet de conducir cuando les retiran, por acumulación de puntos, su carnet de conducir. Entiende que, para dar seguridad al transporte de mercancías peligrosas, en este caso, todo lo que venga en la línea de acreditar que realmente la documentación que se presenta es real y que está en vigor, es positivo.

D. David Muñoz está de acuerdo con el compañero, de hecho, se les han planteado dudas al ver conductores que tienen carnet de conducir español, pero el carnet de ADR es rumano o de otros países que realmente por el formato, al ser muy diferente, se desconoce si es oficial o no. Creen que la web puede ser útil y que lo sería más si se dispusiera de una base de datos en la que consultar si realmente ese conductor tiene un carnet oficial en su país expedido.

**DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/21.** Presentado por Suiza. Plantea la cuestión relativa a qué pasaría en los casos en los que tengamos un vehículo eléctrico averiado y como debería transportarse. Va acompañado de documentos informales.:

*DOCUMENTO INFORMAL 9.* Presentado por Austria. Hace un análisis concienzudo sobre esta problemática e indica que es lo que ellos creen que sería de aplicación según la legislación actual.

*DOCUMENTO INFORMAL 11.* Es una información complementaria de Suiza sobre esta misma problemática. Hace una propuesta de texto sobre qué requisitos debería tener un contenedor con sistema de extinción de incendios e incluye una hoja comercial de un contenedor que parece que está diseñado para este caso y que parece que comercialmente está disponible. No es más que un contenedor entre 20 y 40 pies con un sistema de alarma y de extinción de incendios

*DOCUMENTO INFORMAL 21.* Sugiere la utilización de un contenedor con un sistema contraincendios incorporado para el transporte de estos vehículos.

D. José Antonio Rodríguez pregunta que si esto se produce ¿haría falta pedir la autorización a la autoridad competente?

D<sup>a</sup> Silvia García considera que la autorización de la autoridad competente está explícitamente requerida para baterías, pero no para vehículos que contienen baterías. En principio va destinado a vehículos que tienen baterías en mal estado con riesgo de una reacción exotérmica fuerte.

D. José Antonio Rodríguez entiende que si en este momento un vehículo tuviera una batería en mal estado no haría falta pedir autorización a la autoridad competente.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que, en este momento, se debería desmontar la batería, y en ese momento la batería está sujeta a esta disposición. Suiza lo que pregunta es qué ocurriría si no la desmonta.



**DOCUMENTO ECE/TRANS/WP.15/2019/22.** Presentado por Suiza. El documento está relacionado con la documentación y las cargas y descargas sucesivas de mercancías peligrosas. El documento menciona que existe un problema en las inspecciones cuando se llevan varios documentos de transporte, alguno de los cuales ya no corresponde con las mercancías que lleva en el camión en el momento de la inspección porque ya se hayan descargado (y sin embargo de la documentación se desprende el hecho de que se sigue llevando esa mercancía). No solo se trata de un problema aplicable a la inspección, sino que también puede serlo en caso de accidente. Lo que propone Suiza es incluir un párrafo que diga que si la documentación relativa a mercancías peligrosas que ya no se llevan en el compartimiento carga podrían ser eliminadas o apartadas para que no haya ninguna confusión posible. Está indicado en condicional con lo cual no es una obligación es una sugerencia interesada.

Desde la Inspección de Transporte estarían de acuerdo con el “deberían” pero no con el “debe”: esto también conduciría a una serie de sanciones, si se pone el “debe”, que constituiría un problema adicional.

D. José Antonio Rodríguez pregunta que si esto obligaría a que el vehículo tuviera dos carpetas: una de mercancías transportadas y otra de mercancías no transportadas, porque si va en un paquete y no hay identificación separadora ¿cómo se puede saber la mercancía descargada y la que queda en el vehículo?

D. Enrique Sánchez dice que la carta de porte es del expedidor al destinatario, por lo tanto, si lo deja en el destinatario se sacaría la carta de porte y sería suficiente.

D. Eduardo Gómez indica que lo habitual es que la carta de porte sea un documento control.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que hay maneras fáciles para llevar la documentación y separar unas de otras.

D. Jesús Soriano lo que ve claro es que en ninguna normativa ni reglamentación se debería de utilizar el condicional. Lo que le parece más interesante es asegurar que en ningún caso se puedan confundir con otros documentos, o con otras mercancías peligrosas transportadas antes. Lo fundamental aquí en la propuesta es asegurarse ya que hay mucha casuística y posibilidades; lo importante es que redactar un texto nuevo para que no haya posibilidad de confusión.

A D<sup>a</sup> Silvia García le parece importante el matiz de que hay muchos requisitos que no son obligatorios que están en inglés y que en francés están en imperativo como obligación. La propuesta original era de Suiza con lo cual se está pensando en escribirlo como obligatorio, sin embargo, en obligatorio no lo ve tan fiable.

D. Antonio Ferrando indica que en el tema de la carta de porte hay que ver cada caso concreto porque si son cisternas, por ejemplo, llevan una carta de porte para cada cliente. El conductor, en la cabina lleva de todo: llevan el documento que van a entregar y los que han descargado, que ya tienen firma del “recibí” del destinatario y también la carta de porte en



vacío. El problema lo encontramos en paquetería: si son empresas químicas llevan la carta de porte a cada cliente porque se les exige hasta cuando tengan un sistema de calidad por si les hacen una auditoria y si les preguntan pueden entregar la copia. El problema también se encontraría en paquetería o en reparto de gas butano a domicilio en los que se sale con una carta de porte con 60 botellas y tienen que ir descargando y además, el conductor tiene que saber el conductor cuantas ha descargado en cada momento y si hay algún accidente o inspección debe saber el número de botellas llenas y vacías que lleva. La carta de porte en cada caso es distinta. Los conductores llevan las cartas de porte en su pinza o en su carpeta cuando salen y luego van colocando las vacías (las que han descargado). Cada vez lo llevan mejor porque van aprendiendo. Considera que la formación es muy importante para los conductores y ya no solamente para que aprendan de los profesores, sino para que también aprendan del resto de los compañeros quienes les van dando ideas. A veces se recomienda que las cartas de porte se lleven en una carpeta reflectante o de un color llamativo para que, en caso de accidente, se vea con facilidad.

Una vez revisados los documentos formales se inicia el estudio de los documentos informales:

**DOCUMENTO INFORMAL 4.** Presentado por Suiza. Presentan el caso de tener varios compartimentos en la cisterna en los que se van cargando y descargando los distintos productos; cuando se tienen compartimentos vacíos y sin limpiar en algunos de ellos, se plantea qué pasaría si se carga con otro producto distinto y si los gases procedentes de la carga anterior afectarían a la carga siguiente. Este tema se discutió en el grupo de cisternas de la Reunión Conjunta en el mes de septiembre y se indicó que, por ejemplo, en caso de que una pequeña cantidad de gasolina quedara dentro del compartimento del biodiesel, podría hacer que la clasificación de biodiesel ya no fuera diésel y tuviera que cumplir los requisitos de la gasolina. Suiza lo que propone es que, si se tiene una cisterna en la que se vaya cambiando entre varios productos sucesivamente, siempre se deje puesta la placa naranja del producto más peligroso de los que se transporten porque si se mezcla con otro producto podría cambiarse la clasificación del producto.

D. Enrique Sánchez recuerda que si se echa un producto en un compartimento que este vacío sin limpiar solamente se puede producir respetando las condiciones del ADR.

D. Eduardo Gómez aclara que solo afecta a los combustibles.

D. Enrique Sánchez dice que está claro que las empresas que cargan combustibles y biodiesel, lo que tienen que decir es si efectivamente existe o no el riesgo de que queden gases; no hay compatibilidad: tendrá que estar limpio antes y en condiciones antes de siguiente llenado. Existe una tabla de incompatibilidades.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que de lo que se está hablando es de mezclar diésel y gasolina, biodiesel y queroseno.

D. Eduardo Gómez dice que la propuesta trata de que, si se lleva combustible de automoción y combustible de aviación y se va cargando uno descargando y cargando otro,



se deberá poner siempre el panel naranja de la más peligrosa. En resumen, que se van a ver todas las cisternas con el 33-1203, lo lleve o no.

D. Dulsé Díaz indica que, en ese caso, la carta de porte no va a coincidir. D. Eduardo Gómez contesta que no va a coincidir.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si es por el riesgo que conlleva, ya que cuando llega a una cisterna los gases los desplaza.

D. Eduardo Gómez desconoce el sistema y la filosofía del Delegado de Suiza para presentar este documento. En todos los pódicos la primera operación que se hace es aspirar todo lo que contiene y empezar a llenar desde cero. Todo esto lo comentará con el Delegado de Suiza, pero también hay que tener en cuenta que, al afectar al ferrocarril, se tendría que llevar a la Reunión Conjunta.

D. José Antonio Rodríguez pregunta: si se transporta una cisterna con el 97% de gasóleo ¿qué gases hay allí del anterior? Considera que no quedará nada. D. Eduardo Gómez lo desconoce, pero piensa que ya habrán sido aspirados. D. José Antonio Rodríguez dice que también se pueden haber desplazado.

D. David Muñoz quería destacar dos cosas: por una parte, si son productos de aviación se trataría de cisternas dedicadas con lo cual nunca se llevarían ni gasóleos ni gasolina en ella, y en este tema no se aplicaría. Y, por otra parte, indica que durante el proceso de carga, como se ha dicho antes, lo primero que se hace es aspirar los restos de la carga anterior y luego se recuperan los vapores que pudiera tener el compartimento, con cual no le ve mucho sentido. Al final los camiones terminarán llevando las placas de gasolina aunque este entero cargado de gasóleo y no sabe si eso puede llegar a confusión.

D. José Antonio Rodríguez dice que si va con paneles naranjas obligaría a tener un plan de protección, en un principio.

**DOCUMENTO INFORMAL 5.** Propuesto por Suecia. Esta propuesta está relacionada con los equipos y equipamientos de uso personal que se tienen que llevar en el camión. Hay muchos casos en los que reciben consultas diversas con dudas sobre el equipamiento que se tiene que llevar en el camión. La propuesta plantea cómo se aplicaría esto en cada país y si sería apropiado ampliar esta lista con requisitos adicionales.

D. José Antonio Rodríguez comenta que el ADR recoge muchas veces de forma explícita y concreta muchos temas, mientras que otras veces es muy difuso. El tema del equipamiento es tan inconcreto que puede dar cabida a cualquier cosa. Normalmente la orientación que se da al experto en riesgos de la empresa es que se debe de llevar los guantes, máscara, pala ... (pero no profundizando en el tipo de guantes, el tamaño y características de la pala...)

D. Enrique Sánchez comenta que ha habido empresas que no se han presentado cuando se ha ido a solicitar el equipamiento y han tenido que renovar el equipamiento básicamente por desconocimiento y no lo habían puesto en manos de los profesionales de



prevención (una mutua, es un externo...). Lo que sí está claro, es que todo lo que se indique en la normativa de riesgos laborales como equipos de protección personal tiene que llevar el marcado CE y tener el documento informativo que establece la normativa de riesgos laborales en relación con los equipos de trabajo y protección.

Uno de los puntos que muchas veces no se cumple son los filtros en las mascarillas, cuando se llevan productos tóxicos, recogido en el ADR. Si la propuesta trata sobre la incorporación de una mejor definición de los mismos en el ADR, le parece correcto. En relación con el agua de los ojos, por ejemplo, se debe llevar líquido para el lavado de los ojos. Por otro lado, debe tenerse en cuenta que el equipamiento del conductor debe llevarse para las emergencias durante el transporte.

D. Juan Munera suscribe todo lo dicho por D. Enrique Sánchez y añadiría que en el transporte de mercancías peligrosas y, en concreto en el equipo individual de los conductores, hay que aplicar también la ley de riesgos laborales. Es importante tener en cuenta que no todas las empresas realizan los mismos transportes y, por ello, no todos los trabajadores necesitan los mismos equipos de protección.

D. Jesús Soriano recuerda que el título de la propuesta es “equipamiento de protección personal”, por lo que cree que es importante separar el ámbito de lo que es un equipo de intervención, de lo que son los EPIS marcado CE, como normativa laboral del país. Si se maneja algún tipo de agente tóxico, inflamable ... debes utilizar un EPI, con un marcador CE una normativa. Lo que históricamente siempre se ha dicho es que el conductor también puede hacer intervención. Sin embargo, en el ADR, y en la normativa vigente de protección civil, está claro que lo que tiene que hacer el conductor es avisar de modo que serán los cuerpos de intervención los que tendrán otro escenario y otra normativa porque, en el caso de la intervención, la normativa de prevención de riesgos laborales no se aplica de igual manera se está en otro escenario. Es a los bomberos precisamente a los que se les aplicaría otro universo diferente, mientras que si se habla del conductor se debe hablar de EPIS y de marcado CE.

D. Eduardo Gómez indica que el documento presentado no es una propuesta; Suecia lo que hace es una reflexión y una opinión. También hay que ver el contenido de las instrucciones escritas para casos de emergencia que son las que dicen al conductor lo que tiene que hacer en caso de emergencia, y si se analizan las instrucciones escritas que es lo que tiene que hacer el conductor, en el 90% de los casos es alejarse. Otra cosa es la normativa prevención de riesgos laborales que existe en la Unión Europea prevea por ejemplo que deba ponerse el mono ignífugo .... En este caso se está hablando del material que se tiene que llevar en el vehículo para afrontar una emergencia, pero que no puede afrontar el conductor ya que el ADR dispone que lo que tendrá que hacer es alejarse y avisar.

D. Arturo García comenta que en el tercer y cuarto guion de las instrucciones escritas se indica que el conductor no deberá actuar sobre la mercancía peligrosa, sino sólo y en su caso, sobre el espacio de carga; de este modo se entiende que los equipos de los que se dispone lo serán para permitir que el conductor se salve únicamente. En resumen, el conductor no debe actuar en espacios de emergencia de la mercancía.



**DOCUMENTO INFORMAL 13.** Se trata de una pregunta que plantea Bélgica sobre un caso real: se trata de una inspección realizada sobre de un camión que va transportado encima de un camión plataforma; el camión que no dispone de ADR ni de ningún documento en vigor se utiliza únicamente en vías privadas, en tema de construcción en transporte “entravial” de combustible, pero está vacío sin limpiar.

Bélgica pregunta qué habría que hacer con esto y qué marcado tendría que llevar y si tendría que llevar marcado el vehículo o el camión plataforma.

D. Eduardo Gómez lo que observa es que no se trata de un vehículo de emergencia, con lo cual no se le aplicaría la exención total, tampoco es una cisterna móvil, y tampoco es una cisterna portátil. Se trata de una plataforma que circula por una vía pública y que cada vez que se mueva de obra a obra, en teoría tendría que estar limpia.

D<sup>a</sup> Silvia García opina que, si no está limpia, debería aplicarse el ADR. D. Eduardo Gómez considera que no debería aplicarse el ADR tampoco. D<sup>a</sup> Silvia García indica es un transporte vacío sin limpiar.

D. Eduardo Gómez quiere decir que no es una cisterna fija, no es portátil y no es un contenedor externo. Se trata de un transporte de una cosa que ha contenido mercancías peligrosas sin limpiar y que tampoco no es un recipiente.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que es imposible que esté limpio. Mientras no circula por la vía pública no es problema; el problema surge cuando va subido a la plataforma de obra en obra. Este sería el tema.

D. Eduardo Gómez dice que la plataforma tendría que cumplir el ADR. Pero se pregunta ¿qué es lo que debería cumplir del ADR? Si se considera que se está transportando una cisterna encima la plataforma tendría que estar certificada por lo que surgiría el problema de quién sería quien tendría que certificarlo.

D. Arturo García comenta que en su Asociación le han planteado consultas sobre una situación parecida: un vagón cisterna transportado vacío sin limpiar sobre góndola. Se trata de la misma situación, pero hay que tener en cuenta que un vagón cisterna puede llegar a unos 60.000 Litros. Se trataría de un transporte especial con su permiso especial de la Dirección General de Tráfico con su vehículo delante y detrás. Efectivamente, no hay un encaje adecuado para ciertos transportes de vehículos ya que la realidad siempre va a superar la ficción por mucho que se intente. La teoría nunca va a abarcar todos los supuestos. Naciones Unidas podrían aclarar formatos o poner condiciones específicas, aunque últimamente tenemos los últimos ONU de la tabla que nos podrían ser una vía y dar solución a todo aquello que no esté contemplado.

D. Jesús Soriano se le ocurre que podría traerse a colación la el estudio de la intermodalidad; desconoce cómo se están transportando ahora los semirremolques y las cisternas en las autopistas ferroviarias. Considera que aquí podría haber una fuente de criterio para estos problemas.



D. Eduardo Gómez comenta que en ese caso los vehículos que usan la red ferroviaria van con sus certificados. El que está transportando mercancías peligrosas en teoría no es el tren ni el vagón, es el vehículo que lleva encima el semirremolque. Se trata de un supuesto similar al de los ferrys, a los que se exige una señalización y documentación de acuerdo y cumpliendo con la normativa.

D<sup>a</sup> Silvia García interviene indicando que el supuesto se refiere a que el vehículo que se transporta arriba no cumple, no tiene ni el ADR ni la documentación en vigor.

D. Jesús Soriano entiende que lo que ahí arriba es un vehículo que está conforme.

D. Eduardo Gómez indica que ese es el problema que no que no está conforme.

Para D. Enrique Sánchez en principio un vehículo, como ese, que es una cisterna que está encima de un camión rígido y que lleva una serie de etiquetas y una marca naranja, eso en principio, por lo menos en España, si no cumple nada no se puede transportar. Está reglamentado en nuestro país también el hecho de cómo utilizar una cisterna de combustible en una instalación.

D. Eduardo Gómez recuerda que es una pregunta de Bélgica a la sala, la solución que se dé la Sala a Bélgica se comunicará a D. Arturo García para solventar su problema.

**DOCUMENTO INFORMAL 15.** Habla de los requisitos del cableado, que se introdujeron en el 2017 para los vehículos EX, FL y AT. Se trata de una norma que tiene que cumplir el cableado para poder ser uno de estos vehículos y la problemática existente es que hay un cierto sector del mercado en el que no se han fabricado vehículos en los que se incorpore este tipo de cableado, porque a las marcas comerciales no les interesa, no hay suficiente venta de vehículos. Lo que Francia plantea es que si los demás países tienen este mismo tipo de problema y cómo lo han resuelto para los vehículos EX.

D. Julio Viartola indica que hay dos problemas reales, uno es para vehículos pesados y otro es para vehículos ligeros. En los vehículos pesados todos los fabricantes utilizan cables con la ISO 6722 sin problema. Pero en los equipos que llevan algunos vehículos no llevan ese cableado, como pueden ser las plataformas elevadoras o grúas, hay unas pocas aplicaciones, como por ejemplo había una serie de vehículos militares que descargan los explosivos con grúas y el fabricante de grúas no utiliza cable de automoción certificados para esto. Piensa que es un problema que se va a ir resolviendo con el tiempo en vehículos pesados. Los fabricantes de grúas tendrán una grúa para el ADR y los de plataformas elevadoras la tendrán que cumplir los requisitos pedidos en el ADR, lo que pasa es que hoy en día eso resulta difíciles.

El segundo problema es para vehículos ligeros, porque esta ISO habla de cables de 60 ó 600 voltios. Los vehículos ligeros suelen trabajar con unos 12 voltios, no les compensa meter cables certificados y el transporte ADR es un porcentaje ínfimo para justificar la inversión, el problema es que una vez que el vehículo no lo lleva es imposible cablearlo de nuevo. Es un problema de difícil solución, porque en todo este tiempo no han visto que las marcas hayan dado pasos para solucionarlo. Al final pasa que si lo que Francia lo que intenta es poner una transitoria más larga al final van a ir otra vez a lo mismo, que se



acabará la transitoria y estos vehículos ligeros no tendrán los cables homologados. Lo único que ocurre es que lo que se está haciendo ahora es aguantar con las furgonetas antiguas que se utilizan por ejemplo para pirotecnia, furgonetas pequeñas, cuidarlas mucho y a lo mejor una furgoneta usada con ADR vale el doble que una nueva, al no poder obtener el ADR.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la situación que ha descrito se corresponde con la que ya se tenía conocimiento en España. Esta pregunta que Francia plantea al WP15 no cree que sea un problema ni español ni francés, el tema de las marcas es multinacional y si hubiera habido alguna marca que esto lo hubiera homologado pues ya nos hubiéramos enterado en todos los países.

*DOCUMENTO INFORMAL 16.* Está relacionado con los vehículos EX, pregunta sobre los períodos transitorios del equipamiento eléctrico y si son aplicables desde la matrícula del vehículo o desde el inicio del uso de estos vehículos para el ADR. Hay varios puntos en los cuales hay unas disposiciones transitorias y tienen dudas de cuales de los dos casos a aplicar. Dicen que se aplicaron a vehículos que se registraron ante el servicio si el registro no es obligatorio después del 31 de marzo del 2018.

D. Eduardo Gómez entiende que se está hablando de la matriculación porque el registro como tal no existe, al dar la segunda opción o no ser necesaria su registro, su matriculación hay muchos países que el semirremolque no tiene matrícula. Su opinión es que se está hablando de la matriculación y no de registro, si ese es el caso que lo desconoce.

D. Julio Viartola cree que la consulta no tiene sentido porque está claro, es de matriculación como vehículo, siempre es así en todas las legislaciones, no hay ninguna duda. Piensa que esto más que una consulta está metido como informal para ver que se respira en la reunión con la idea de incluir una propuesta en otro momento, pero cuando venga la propuesta clara que lo digan, porque realmente no hay ninguna duda, es matriculación, en toda la legislación de industria aparece con esas palabras, no hay ninguna duda, no pone certificado de ADR, no es esa la fecha, piensa que la consulta tiene otra intención, no es una consulta.

D. Eduardo Gómez añade que también se pueden encontrar en la reunión que haya una unanimidad de matriculación se solicite el cambio de esa palabra.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que esa palabra es la que hay que poner para decir matriculación, es clara y no hay duda. Tal como dice D. Eduardo Gómez que si hay dudas porque en nuestro país matriculamos todo y en otros países no ocurre lo mismo, cuando entre el vigor lo que viene en entre paréntesis o cuando entro en servicio si la matriculación no es necesario, ahí hay una duda, entre entrar en servicio o entrar en servicio ADR.

D. Julio Viartola cree que está hablando siempre de vehículo. Lo que consultan es la intención del legislador y está claro que son las mismas palabras de siempre de fecha de matriculación. Las dos cosas tienen problemas si pones la fecha de matriculación tienes vehículos matriculados y que el ADR lo tienen posterior, y si se pone fecha de ADR se



puede reciclar vehículos anteriores. Cree que lo tienen que aclarar y si quieren hacer una propuesta que la hagan, no es una consulta real.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que estos son todos los documentos publicados a fecha de hoy, y en el caso de que se publique algún otro y alguien quiere hacer algún comentario que nos lo haga llegar a través de un correo electrónico.

#### **Punto 4.- Otros asuntos**

D. José Antonio Rodríguez quiere hacer varias consultas. La primera de ellas es sobre cómo se va a aplicar y cuál es la manera más correcta de transportar las cajas de los aerogeneradores que llevan distintas mercancías peligrosas, los vagones y las máquinas de tren que tienen en su construcción componentes distintos materiales peligrosos, gases peligrosos para el medio ambiente, líquidos inflamables, puede haber cuatro o cinco materias diferentes, tienen baterías de la clase 8, baterías de litio.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que no hay una solución única para todo, llevarlo como maquinaria o verlo caso a caso.

D. José Antonio Rodríguez dice que hay maquinaria que no están en exención y no se pueden acoger al 3.4.

D. Eduardo Gómez dice que por lo que describe se estaría hablando de maquinaria o aparatos.

D. José Antonio Rodríguez indica que son aparatos que hasta ahora no estaban sometidos al ADR, al formar parte de los circuitos de funcionamiento todos esos productos. Todos los aerogeneradores llevan varias mercancías peligrosas y los vagones de los trenes y sus máquinas también. Las máquinas de tren eléctricas se quedan fuera del concepto de combustión interna.

D. Eduardo Gómez la contestación fácil se la da ahora mismo, es responsabilidad del expedidor clasificar la mercancía, no tiene que decir como clasificar las cosas. Piensa que lo que sea maquinaria tendría que ir a maquinaria, que sea o no aparato conteniendo lo que tenga que contener y se iría a ese número de ONU.

D. José Antonio Rodríguez pregunta por la carta de porte, porque pueden poner todas las etiquetas pero que ponen en la carta de porte.

D. Eduardo Gómez dice que hay muchos números ONU concretos para maquinaria que contienen mercancía peligrosa.

Según D<sup>a</sup> Silvia García también se podría mirar el capítulo 2.1.5. "clasificación de los objetos que contengan mercancía peligrosa".

D. José Antonio Rodríguez pregunta si los que se tienen en la clasificación están sectorizados por peligrosidad, no por varias peligrosidades.



Dª Silvia García dice que los objetos que contengan mercancías peligrosas utilizaran la tabla de preponderancia de peligro del 2.1.3.10

D. José Antonio Rodríguez pregunta cómo se identifican con qué número de los que se tienen entradas.

D. Eduardo Gómez dice que en esa tabla hay que deducir cual es el preponderante .

D. José Antonio Rodríguez pero las etiquetas tiene que llevar de todos.

Según D Eduardo Gómez hay que aplicar la etiqueta que manda para de ese número de ONU de objetos que contienen gases.

Dª Silvia García indica que los peligros auxiliares son representativos de los primarios de las sustancias contenidas en el objeto. Si el objeto contiene más de un elemento y estos pueden reaccionar entre si durante el transporte carga la mercancía por separado. Para especificar más habría que mirar cada caso concreto.

D. José Antonio Rodríguez habla por la preponderancia entre varios de identificar y si se eliminan el resto de riesgos, desaparecen.

D. Eduardo Gómez vuelve a decir que lo que diga el número de ONU si hay objetos que contienen gases inflamables que ha dado la tabla de preponderancia se va a ese número de ONU y si solo lleva la etiqueta de 2 de inflamable, pues ya está.

D. José Antonio dice que se queda en la 2, lleva un recipiente de la clase 2, inflamable, se queda en la 2 siempre y pregunta por el resto de peligro se ignoran y si no es así donde se reflejan.

Dª Silvia García dice que no se ignora, hay que poner lo peligros primarios ocasionados por las otras mercancías peligrosas contenidas en objetos. Es decir se tiene gas y líquido corrosivo pues hay que poner la etiqueta de gas y la de líquido corrosivo, la primaria, eso es lo que dice el ADR.

D. José Rodríguez dice que cuando hay dos cosas vale pero cuando hay cuatro o más.

Dª Silvia García dice que cuando se da ese caso hay que ponerlo en plural cuando se dan esos casos peligros primarios provocados por las otras mercancías contenidas en su objeto.

-----  
D. José Antonio Rodríguez quiere hacer una pregunta que ya planteó hace tiempo y es si un vehículo touring (no sé si está bien puesto) si es un vehículo cerrado o entoldado.

D. Eduardo Gómez dice que es un vehículo entoldado si acaso.

D. David Muñoz dice que para la Dirección General Tráfico la caja cerrada es solo si el techo es rígido, cualquier cosa que es techo se pueda mover es caja abierta. Todo lo que no tenga



las paredes laterales es caja abierta para la DGT se define la caja cerrada cuando todas las paredes rígidas techo incluido

D. Eduardo Gómez cree que ese modelo de vehículo la Dirección General de Tráfico lo contempla como vehículo aparte como semiabierto. Habrá que hacerlos una consulta sobre este tema.

D. José Antonio Rodríguez tiene un caso concreto el transporte de 3509 a granel debe de ir en vehículos cubiertos o cerrados, no puede ir en vehículos entoldado, es un problema para cargarlos . De que se entienda entoldado, cubierto o cerrado cambia. En el ADR no habla de cubierto. No hay definición de cubierto pero si se habla de abierto y cerrado.

D. Eduardo Gómez piensa que por la definición es un vehículo cubierto. Pero lo mejor es que mande fotos y se puede hacer una consulta formal para saber cual es la interpretación oficial.

D. José Antonio Rodríguez dice que se están encontrando con problemas en las responsabilidades de la carga y descarga de bultos, conforme el La Ley de Contratos de transportes la descarga de bultos, paquetería, etc manejada esa inconcreción que dice es responsabilidad del transportista. En la Ley ya mencionada dice que aquellos casos en que la responsabilidad por normas específicas se indique de otra manera se aplicará. Pero el ADR cuando habla de carga y descarga no discrepa de reducción de bultos, grandes etc con lo cual entiende que esa descarga de bultos sigue siendo responsabilidad del destinatario . D. Eduardo Gómez contesta que en el caso de que se pueda manejar si. D. José Antonio Rodríguez dice que no del transportista es del destinatario porque la Ley de Contratos de Transporte se la imputa al transportista cuando la mercancía es peligrosa no se discrepa si son bultos grandes o pequeños la responsabilidad de la carga la de la carga del expedidor y la de la descarga el destinatario, si eso es así hay una contradicción cambia la filosofía y la operativa de algunos casos.

D. Eduardo Gómez dice que lo tiene que preguntar a la Subdirección General de Normativa que es quién ha elaborado el Reglamento y la Ley antes mencionada.

D. José Antonio Rodríguez pregunta si en una operativa de recogida de residuos de servicio privado complementario las empresas que los recogen con este tipo de vehículos son expedidoras y cargadoras. Pregunta si pueden transportar esos bultos fuera de su instalación. D. Eduardo Gómez contesta afirmativamente.

D. Arturo García quiere informar que ayer hicieron un pequeño cambio en las Instrucción de Tráfico del País Vasco.

Sin más asuntos que tratar, se da por finalizada la reunión, levantando la Presidencia de la sesión a las 12:30 horas.

Madrid, 6 de Noviembre de 2019



Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero

Presidente de las Subcomisiones para la  
Coordinación del Transporte de Mercancías  
Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras

Secretaria de la Subcomisiones para la  
Coordinación del Transporte de Mercancías  
Peligrosas por Ferrocarril y Carreteras.