



**ACTA DE LA REUNION DE LA COMISION PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS  
CELEBRADA EL DÍA 5 DE OCTUBRE DE 2015**

Presidente:

Sra. D<sup>a</sup>. Mercedes Gómez Álvarez, Directora de la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.

Vicepresidentes:

D Eduardo Gómez Gómez, en representación de D. Benito Bermejo Palacios, Subdirector General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

D. José Luis Chica Moreu, en representación de D. Jaime Moreno García Cano, Subdirector General de Gestión de Movilidad, del Ministerio del Interior.

D<sup>a</sup> Nuria Román Bernet, en representación de D. José Manuel Prieto Barrio, Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Asisten por razón de la materia:

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, Jefa de Sección de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D. Luis del Prado Arévalo, de la AESF.

En Madrid, a 5 de Octubre de 2015, a las 16:30 horas, en el Ministerio de Fomento, en la Sala A-274, de la 2<sup>a</sup> Planta, bajo la Presidencia de D<sup>a</sup>. Mercedes Gómez Álvarez, con la asistencia de las personas que figuran al margen, se abre la sesión de la Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, con arreglo al siguiente Orden del Día:

**PUNTO 1.- APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**

D<sup>a</sup>. Mercedes Gómez pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día, al no existir objeciones por parte de los reunidos, queda aprobado el mismo.

**PUNTO 2.- LECTURA Y APROBACIÓN, SI PROCEDE, DE ACTAS DE REUNIONES ANTERIORES.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez comenta que en este punto se van a presentar un total de seis actas, una de ellas corresponde con la última reunión presencial y las cinco restantes con reuniones telemáticas que se celebraron con ayuda de medios electrónicos. Observando la fecha de estas reuniones telemáticas se puede ver que han sido muy seguidas pero es debido a que a esta Comisión han llegado la solicitud de informes sobre reglamentaciones desde la Secretaría General Técnica que hay que emitir en

D. Enrique Espiago, de la AESF.

D. Manuel Carlés, del Ministerio de Fomento.

D. Francisco Javier Castillejo, del Ministerio de Fomento

D. Álvaro Rodríguez Lapena, de Puertos del Estado.

D<sup>a</sup> Pilar Mendoza Hernández, de Puertos del Estado.

D<sup>a</sup> Celia Tamarit de Castro, de Puertos del Estado.

D. Fernando Zamora Martín, del Consejo de Seguridad Nuclear.

Secretaria de la Comisión Permanente:

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

Excusan su asistencia:

D<sup>a</sup> Cristina Cuerda, de Correos

D<sup>a</sup> Julia Fernández García, del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

unos plazos determinados y que hubiera sido muy difícil la celebración de una reunión presencial. Nos ha llegado algún comentario sobre la predilección de que las reuniones de la Comisión Permanente fueran presenciales, y se agrupen materias, nosotros también opinamos lo mismo pero debido a la brevedad de los plazos que se nos piden para la emisión de los informes no ha podido ser.

Solicita que, en la medida de lo posible, cuando en los diferentes ministerios aquí representados tengan conocimiento que se va a presentar nueva reglamentación relativa al transporte de mercancías peligrosas nos la hagan llegar lo antes posible y, de este modo, poder incluirla en el orden del día de las reuniones de esta Comisión.

Leída el Acta de la reunión anterior, celebrada el día 18 de diciembre de 2014, la Presidenta de la Comisión Permanente pregunta a los presentes si quieren hacer alguna observación a la misma, al no haber ninguna objeción queda aprobada la citada acta.

A continuación se leen las actas de las reuniones que se celebraron los días 24 de abril de 2015, 3 de junio de 2015, 14 de julio de 2015, 15 de julio, 22 de julio de 2015, mediante el uso de medios electrónicos de acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional primera de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, al no haber ninguna objeción a la misma las citadas actas, éstas quedan aprobadas.

### **PUNTO 3.- PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ARTÍCULOS PIROTÉCNICOS Y CARTUCHERÍA.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez comenta que se ha recibido un informe de la Dirección General de Transporte Terrestre que se ha distribuido a todos dentro de la documentación enviada para esta reunión y que D<sup>a</sup> Silvia García ha estado intercambiado con los representantes de los distintos modos información sobre partes que afectaban a los distintos modos de transporte. Se acuerda que cada modo de transporte comente lo que estime oportuno.

D Eduardo Gómez dice que la Dirección General del Transporte Terrestre presentó unas alegaciones al texto presentado y que la redacción del Proyecto distribuido para esta reunión no las recoge y como no sabe si las van a incorporar al texto o por el contrario si están denegadas no puede informar nada.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que si se reafirman en alegaciones presentadas, el representante de la Dirección General del Transporte Terrestre confirma que se reafirma en ellas.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que en la parte del transporte por carretera hay un artículo sobre el que no han hecho ningún comentario, es donde “asimismo deberán cumplirse las normas establecidas por el ADR que esté en vigor cuanto el transporte este realizado entre dos países firmantes de dicho acuerdo” piensa que esta última coetilla habría que quitarla porque el ADR también es de aplicación para los transportes nacionales.

D. Eduardo Gómez está de acuerdo y se resuelve también recogerlo.

D<sup>a</sup> Nuria Román dice que no tienen ningún inconveniente en que se inste se al proponente que se aclare en el artículo concreto que indica que no exime del cumplimiento el marcado y etiquetado del ADR.

D. Eduardo Gómez dice que con respecto al marcado y etiquetado le ha llamado la atención que en la ITC 22 hay una señal naranja de explosivos que induce a confusión porque cree que esa señalización era la antigua que aparecía en Reglamento CLP, si se refiere a la señalización del antiguo reglamento CLP ese reglamento ha cambiado y habría que poner la nueva, este tema no es competencia de transportes solamente le ha llamado la atención.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ha enviado una consulta a la Dirección General del Agua del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y ellos han confirmado que en España no hay transporte por vía navegable, de hecho no hay ninguna vía

navegable y que cualquier tipo de transporte que pudiera haber es anecdótico y les parece bien pedir el informe a la intervención de armas y explosivos.

D. Francisco Javier Castillejo dice que cree que lo mejor es separar el transporte fluvial del marítimo, porque en concreto hay un título completo que es sobre transporte marítimo, fluvial y en embalse. Aclara que el Ministerio de Fomento, si hubiese un hipotético transporte fluvial o en embalse, no tendría competencias. Por ello hay que separarlo, porque el artículo 180 engloba a todos, es un artículo genérico para el transporte marítimo, fluvial y embalses y está hablando de una normativa y de unos códigos en el que aparece una serie de responsables que aquí en España se atribuye muchas veces a la Dirección General de Marina Mercante o Puertos del Estado. En el transporte fluvial hay competencias distintas. También hay un punto en el que se habla de transporte fluvial que es el 188.3, donde se ha metido un apartado del Ministerio de Fomento y proponen suprimirlo, al no tener ellos ninguna competencia.

En el punto 188.6 se habla de las titulaciones profesionales, el Ministerio de Fomento expide y regula titulaciones marítimas profesionales, pero no para navegación fluvial.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que se podría reformular el último punto diciendo “ podrán manejar o gobernar las embarcaciones destinadas a este tipo de transportes los titulares del correspondiente título oficial”.

D. Francisco Javier Castillejo pregunta por el artículo 188.6. D<sup>a</sup>. Silvia García dice que ese punto habría que eliminarlo.

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez dice que habría que corregir también el artículo 180. D. Francisco Javier Castillejo dice que el artículo 180 se supone que es genérico.

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez propone la posibilidad de incluir en el informe o que lo separen en capítulos o que modifiquen la redacción de tal manera que queden completamente desligado un transporte de otro al ser las casuísticas y las competencias muy diferentes unas de otras.

D. Luis del Prado dice que en cuanto al ferrocarril, el capítulo se ha estructurado en tres apartados: con el de normativa están de acuerdo, no hay ningún problema; en cuanto al que hace referencia a las competencias piensa que sobra o si no sobra que tendría que hacer referencia al Real Decreto que regula las competencias en materia de mercancías peligrosas y habría que citar los ministerios que tienen competencia en esta materia que serían el Ministerio del Interior, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, que es el encargado de definir las características que tienen que cumplir los vagones que transporten estos productos, y el Ministerio de

Fomento al que le atribuyen las competencias que no se han atribuido a los otros departamento. Según el Real Decreto 1256/2003, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte, las competencias no se distribuyen de la misma manera, en concreto el Ministerio de Industria, Energía y Turismo no es competente al 100% en la definición de las características de los vagones. Todo lo que se refiere a la caja del vagón o la cisterna y los embalajes si sería competencia del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, pero lo referente a las rodaduras del vagón es competencia del Ministerio de Fomento. Son más partidarios de hacer referencia a la normativa que está en vigor.

D. Luis del Prado dice que hay un Real Decreto donde tienen distribuidas las competencias del Ministerio de Fomento, por lo que se puede hacer referencia a él mejor que ponerse otra vez a formular. Luego hay una última parte en la que habla sobre unas recomendaciones sobre cómo realizar las operaciones y consideran que también está cubierto por el RID y por la normativa ya existente. Por ello, solicita que se elimine el artículo 179.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta a sus representantes si quieren que se mencione la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en este nuevo Real Decreto.

D. Luis del Prado piensa que sería mejor que se mencionara. Considera que en el Real Decreto de su constitución se dice que entre sus competencias está la de ejercer las competencias del Ministerio de Fomento en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez dice que de todos modos este Real Decreto menciona a los ministerios, no a los centros directivos.

D. Luis del Prado dice que en el Real Decreto que regula la estructura del Ministerio de Fomento se adjudican competencias a lo que era la Dirección General de Ferrocarriles.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que en el transporte aéreo pasa lo mismo, no se cita la Agencia de Seguridad Aérea pero si que está ahí y ejerce las funciones.

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez indica que se cita a los ministerios de manera general, y se acuerda no solicitar su modificación.

Después del debate mantenido entre los presentes se acuerda informar favorablemente con las siguientes observaciones:

- Artículo 114: se debería solicitar que, en el punto 1Af se requiera el “**marcado y etiquetado**” requerido en la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas, al tener ambos elementos un trato distinto en la normativa de transporte de mercancías peligrosas.
- Artículo 173: se debería eliminar el final del primer párrafo, “cuando los transportes sean realizados entre dos países firmantes de dicho acuerdo.” ya que el ADR es un acuerdo que también es válido, por la normativa propia de la UE, para los transportes nacionales.
- Artículo 177: se debería emplear la terminología correcta para referirse al RID, que es el Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas, que figura en el apéndice C del convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), firmado en Berna el 9 de mayo de 1980, en su versión enmendada.
- Artículo 178: el Ministerio de Industria no tiene la competencia exclusiva sobre las características técnicas de los vagones, lo relativo a la rodadura del vagón es competencia del Ministerio de Fomento. Se recomienda citar el RD 1256/2003 para clarificar las competencias en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- Artículo 179: se recomienda su eliminación, ya que duplica o modifica ligeramente normas ya indicadas en la normativa del artículo 177.
- Capítulo V: se recomienda separar el transporte marítimo del fluvial y en embalses en capítulos distintos, constando este último capítulo tan solo del actual artículo 188, al ser la normativa vigente muy diferente en ambos casos, y los organismos competentes en cada caso muy diferentes, y hacer adicionalmente las siguientes modificaciones:
  - Artículo 180: eliminar “fluvial y en embalses” de este artículo, al no serle aplicable la normativa que se indica.
  - Artículo 188: eliminar el apartado 3., al no tener el Ministerio de Fomento competencias en este ámbito, y modificar el final del apartado 6., de manera que fuera “que estuvieran provistas del correspondiente título oficial”, al no tener tampoco el Ministerio de Fomento competencias en este ámbito.
- Instrucción técnica complementaria número 22: la señal de peligro indicada no se corresponde con el pictograma del Reglamento CLP para explosivos, sino con la correspondiente al reglamento anteriormente en vigor.

Asimismo, se adjunta informe de la DGTT sobre dicho Reglamento, que la Comisión Permanente respalda.

**PUNTO 4.- PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ALMACENAMIENTO DE PRODUCTOS QUÍMICOS Y SUS INSTRUCCIONES TÉCNICAS COMPLEMENTARIAS MIE APQ-0 A 10.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez cede la palabra a D<sup>a</sup> Silvia García que comenta que no se han recibido ningún comentario a este reglamento con anterioridad a la reunión, pero quería destacar varios puntos.

En su art. 2 que se refiere al ámbito de aplicación se dice que se han excluido de este reglamento el transporte de productos químicos peligrosos por carretera, ferrocarril, vía marítima o aérea, el almacenamiento intermedio. Propone que se sustituya el término “productos químicos peligrosos” por “mercancía peligrosas”, porque así lo referido a la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas no quede excluido, es un tema de nomenclatura.

En las definiciones, para el Código IMDG se debiera hacer igual que en para el RID y ADR, donde añaden la coletilla “en su versión enmendada” y en otros no, piensa que debería lo deberían de poner en todos los sitios. Con las Instrucciones Técnicas pasa lo mismo, y además utilizan la abreviatura de OACI para nombrarlas, no IITT, lo podrían cambiar. Hay varios sitios que dentro de lo que es el texto de las Instrucciones Técnicas complementarias se citan apartados concretos del ADR 2015, piensa que sería prudente quitar lo referente al 2015 y que ya en el apartado de las definiciones que diga que vayas a la versión enmendada y que también valga lo de versión enmendada para lo anterior.

D. Eduardo Gómez dice que quitaría las referencias, porque en cualquier momento pueden variar.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que este punto es una tónica que se repite en varios sitios, el más llamativo es una instrucción técnica complementaria a la de almacenamiento de peróxidos orgánicos que reproducen entera la lista de peróxidos orgánicos transportados en embalajes y dicen se reproduce el texto íntegro del apartado 2.2.52.4 del ADR 2015. Le parece problemático que en el ADR 2017 se incluya algún peróxido más que ya no esté en esta lista.

A D<sup>a</sup> Nuria Román le parece muy raro porque la persona que ha centrado la redacción de este RD es muy rigurosa y la conoce muy bien y le parece extraño que se haya hecho una referencia a que no se actualice con el ADR. Le va a trasladar los comentarios que se están haciendo.

D. Fernando Zamora recuerda que un ejemplo de lo que puede pasar es la reglamentación para el almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos que es

de 1982 obsoleta y se refiere a un Código IMDG que ya no existe. Piensa que D<sup>a</sup> Silvia García tiene razón al decir que se puede quedar anclado.

D<sup>a</sup> Nuria Román propone que en el informe que se elabore de este punto se refleje lo que se ha comentado.

#### **PUNTO 5.- RESOLUCIÓN DE COMENTARIOS EXTERNOS A LA INSTRUCCIÓN DEL CSN SOBRE FORMACIÓN DE PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE DE MATERIAL RADIATIVO.**

#### **PUNTO 6.- RESOLUCIÓN DE COMENTARIOS EXTERNOS A LA INSTRUCCIÓN DEL CSN SOBRE CONTROL Y SEGUIMIENTO DE EMBALAJES PARA EL TRANSPORTE DE MATERIAL RADIATIVO.**

En relación con estos dos puntos del orden del día, D<sup>a</sup> Silvia García dice que en una anterior Comisión Permanente se elaboró un informe sobre la Resolución del Consejo de Seguridad Nuclear, que nos ha enviado una respuesta indicando que algunas consideraciones del mismo se han tenido en cuenta y otras no y añade una breve justificación que se ha distribuido a los presentes con la documentación que se ha distribuido para esta reunión.

D. Fernando Zamora comenta que las instrucciones ya se han publicado.

D. Fernando Zamora indica que también se ha publicado esta Resolución que se refiere a la regulación de la fabricación de embalajes que vayan a contener material radiactivo, salvo un comentario emitido por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo sobre la fabricación de embalaje.

#### **PUNTO 7.- LA FORMACIÓN EN EL ÁMBITO MARÍTIMO Y SU IMPLICACIÓN EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez cede la palabra a D<sup>a</sup> Silvia García dice que en la última Subcomisión de transporte de mercancías peligrosas por vía marítima se habló de este tema en virtud de las propuestas que había en la OMI, y con posterioridad se planteó la posibilidad de hacer unos trabajos en España relacionados con el tema de la formación.

D. Álvaro Rodríguez dice que hay un espectro de agentes involucrados en el transporte, por todos conocidos que son los transitarios, los operadores logísticos, almacenista que ensamblan modos de transportes y que se hacen responsables de la manipulación de la mercancía, pero no solamente en un modo sino en una



combinación de modos y nodos marítimos, puertos, algo en el ferrocarril y son un interlocutor ante el cliente final. Cuando se acercan al sector público, en general, a preguntar por si alguna vez tiene que manipular algún tipo de mercancías peligrosas, sobre todo en lo referente al contenedor. Le gustaría que le explicaran que procedimiento hay que seguir como transitario, como operador logístico para tener el título o la acreditación con un centro homologado para que pueda manipular mercancías peligrosas para un transitario, no es una empresa ferroviaria de mercancías, ni tampoco es un naviero, ni es el operador del muelle que está ligado al servicio portuario de manipulación de mercancías, aunque esta figura ya está procedimentada aunque no sale del puerto y no hace esta labor de coordinación pero es el responsable de la mercancía. Haría falta plantearse desde el Ministerio de Fomento un procedimiento para la formación y obtener una titulación única, y con ello poder acreditar que puedes manipular mercancías peligrosas.

D. Francisco Javier Castillejo recuerda que se estuvo debatiendo en la Subcomisión que en los documentos que se presentamos había uno de Alemania y otro de Polonia, y en uno de ellos lo que se solicitaba, más o menos, era la creación de una figura que es el consejero de seguridad al igual que hay en el transporte terrestre pero que hubiese en marítimo. Ellos creen que hay una carencia en el tema de formación; si no es a través de la figura del consejero de alguna manera hay que asegurar una formación a toda la cadena de transporte que finalmente va a ir a la de marítima.

D. Álvaro Rodríguez quiere plantear el problema e incluso ofrecerse a realizar, pero desde el punto de vista de esta Comisión, unos estudios mediante una asistencia técnica que vaya resolviendo esto o alguna cuestión de este estilo que tuviera la capacidad de hablar con todos los interlocutores de todos los modos de transportes es un individuo gestor de la mercancía pero con visión de cadena de transporte completa.

D. Eduardo Gómez indica que también habría que considerar el terreno aduanero.

D. Álvaro Rodríguez propone que si quieren se puede estudiar este tema y hacer de ponente en esta Comisión.

La propuesta tiene buena acogida entre los integrantes de la Comisión, indicando que la interrelación de los distintos modos siempre es compleja. Se indica el compromiso por parte del resto de los modos de transporte de intentar colaborar mediante el suministro de información, para que realmente sea provechoso el estudio.

D<sup>a</sup> Celia Tamarit quiere que también se recoja en el acta que ya que se hace ese trabajo que se estudie también el intercambio de información.

## **PUNTO 8.- NUEVO CONVENIO COLABORACIÓN CSN/MINISTERIO DE FOMENTO-AESA.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez cede la palabra a D<sup>a</sup> Silvia García informa a los presentes que se va a firmar una nueva versión del texto del Convenio Marco de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Consejo de Seguridad Nuclear. Debido a que las competencias que antes tenía la Dirección General de Aviación Civil han pasado a la Agencia Española de Seguridad Aérea, AESA. En el nuevo texto se han eliminado todas las referencias que se hacían a la citada Dirección General y en su lugar ahora aparece AESA.

Se acuerda informar favorablemente el nuevo texto.

## **PUNTO 9.- INDICENTE TRANSPORTE POR CORREO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez cede la palabra a D<sup>a</sup> Silvia García que quiere informar del incidente que ha tenido lugar en Alemania, cuando detectaron un paquete que en el exterior de la caja llevaba etiquetas de mercancías peligrosas, en concreto de explosivos. El paquete había sido admitido en una oficina de correos y se había enviado por avión hasta su destino sin que nadie se diera cuenta del etiquetado que llevaba. El contenido del paquete parece que no contenía ninguna mercancía peligrosa y la caja después de quitar dicha mercancía había sido aprovechada para realizar el envío de otra mercancía sin eliminar de la misma la etiqueta que informaba de la peligrosidad de su contenido.

La persona que recepcionó el paquete en la oficina de Correos no supo detectar que la caja llevaba etiquetas que se correspondían con mercancías peligrosas y que su transporte por vía aérea estaba prohibido.

Tras este incidente se ha recibido carta de Correos explicando los hechos, y asegurando que se toman medidas para eliminar estos sucesos en el futuro.

## **PUNTO 10.- OTROS ASUNTOS.**

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez indica que en la última Subcomisión de transporte de mercancías peligrosas por carretera se indicó que existía un borrador de Orden Ministerial para la modificación del Reglamento General de Vehículos y que, al no permitir que los transportes de mercancías peligrosas se acojan a ciertas medidas sí afecta al transporte de estas mercancías. Se solicitó en esta reunión que la Orden Ministerial fuera informada por esta Comisión Permanente, y por tanto se solicita a la

DG de Tráfico que a lo largo de la tramitación de esta Orden, se remita esta para informe a la Comisión Permanente.

D. José Luis Chica indica que se va a interesar por esta Orden.

D<sup>a</sup> Silvia García informa que hay un Dictamen del Tribunal Superior de Justicia de Navarra sobre la RIMP que elaboró el año pasado el Gobierno de Navarra en el que se dice que no tienen la competencia para ello, por ello indica que imagina que no elaborarán una RIMP para 2016 y que queda anulado la que existe.

D. Silvia García informa que en la Reunión Conjunta RID/ADR, celebrada en Ginebra del 14 al 25 de septiembre se llevaron dos propuestas y una contrapropuesta y tras su estudio y deliberación se acogieron positivamente todas.

También del 14 al 18 de septiembre se celebró en Londres el Subcomité de Transportes de Cargas y Contenedores CCC1, a nuestra delegación permanente se le hicieron llegar los comentarios de los documentos que surgieron de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas. Durante la reunión la comunicación con nuestra delegación permanente fue continua y creemos que muy provechosa.

D. Francisco Javier Castillejo dijo que tiene esperanza de que en un breve espacio de tiempo se pueda asistir, otra vez, a esta reunión.

D. Eduardo Gómez recuerda que en la reunión de esta Comisión Permanente del 18 de diciembre de 2014, en el punto 5, se habló sobre la interpretación respecto a la aplicabilidad de la exención de la figura del consejero de seguridad a las maniobras de descarga de gasóleos por debajo de las cantidades que fija el apartado 1.1.3.6 del ADR para cuando esta materia sea transportada, cargada o descargada en bultos. Esta decisión se pospuso hasta que se presentase una posición concreta por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre. Por ello se solicita que conste en el acta de la presente reunión que la posición de la citada Dirección General es la misma que se manifestó para este tema cuando entró en vigor el anterior Real Decreto 551/2006, esto es: Las maniobras de descarga de gasóleos desde una cisterna, cuando se realicen en cantidades que no superen los 1000 litros, se encontrarían exentas de la aplicación de la figura del consejero de seguridad como si se tratase de una maniobra de descarga amparada por el apartado 1.1.3.6 citado.

D<sup>a</sup> Mercedes Gómez se interesa en saber si esta es la interpretación global de la Dirección General de Transporte Terrestre y si van a dar publicidad a esta interpretación.

D. Eduardo Gómez dijo que está postura la ha decidido el Director General de Transportes Terrestre y que si esta Comisión cree conveniente dar publicidad a esta interpretación que se podrá hacer.

D. Fernando Zamora comenta que en la pasada reunión de la OIA surgió una discrepancia sobre la definición de contenedores al consultar la definición de contenedores de la ONU contenida en el Libro Naranja y la definición del Reglamento CSC. Pidió a los presentes si le podían ayudar con esta cuestión para saber la definición más acertada de contenedor, con posterioridad a esta reunión.

Sin más asuntos que tratar, el Presidente de la Comisión Permanente levanta la sesión a las dieciocho horas y veinte minutos.

Madrid, 5 de Octubre de 2015.

Vº. Bº.

Mercedes Gómez Álvarez

Silvia García Wolfrum

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

SECRETARIA DE LA COMISIÓN  
PERMANENTE PARA LA  
COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE  
DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.