

2. ANEXOS.

2.1. Anexo 1: modelo contrato de transporte.

Carta de porte CIM					TRANSCONTAINER				
1. Expedidor					7. Declaraciones del expedidor				
4. Destinatario					9. Anexos				
10. Lugar de entrega				12.	16. Recogida				
				23. RID	18. Vagón nº				
21. Designación de la mercancía				24. Código NHM	20. Pago de los gastos				
					25. Masa				
					26. Declaración de valor				
					27. Interés en la entrega				
					28. Reembolso				
A					Código de franqueo				
B					Itinerarios				
C					Operaciones aduaneras				
Declaraciones del transportista o transportista			Otros transportistas			Boletín de franqueo			

sustituto		
Transportista contractual	Puesta de disposición	Indicación del envío
Procedimiento simplificado de tránsito ferroviario	Recibo del destinatario	29. Lugar y fecha de emisión

<p align="center">DOCUMENTO DE CONTROL ADMINISTRATIVO PARA LA REALIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (Orden FOM/2861/2012, BOE nº 5, de 5 de enero de 2013)</p>	
<p>DATOS DEL CARGADOR CONTRACTUAL (cargadorefectivo u otro operador que contrate el transporte o intermedie en su contratación) Art.6a)</p>	
Nombre o denominación social: NIF: Domicilio:	
Observaciones del cargador:	
<p>DATOS DEL TRANSPORTISTA EFECTIVO (Titular de la autorización de transporte) Art.6b)</p>	
Nombre o denominación social: NIF:	
Observaciones del transportista:	
LUGAR DE ORIGEN Art. 6 c)	LUGAR DE DESTINO Art. 6 c)
<p>DATOS DE LA MERCANCÍA: Art.6d)</p>	
NATURALEZA:	PESO:

FECHA DEL ENVÍO: Art. 6 e)	
MATRÍCULAS DE LOS VEHÍCULOS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE Art.6 f)	
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque :
En caso de cambio de vehículo indicar matrículas de otros vehículos:	
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque :
Vehículo tractor:	Remolque o semirremolque :
OTRA INFORMACIÓN NO OBLIGATORIA:	
DESTINATARIO O CONSIGNATARIO: Nombre o denominación social: NIF: Domicilio:	
Firma del cargador,	Firma del transportista,

Tal y como se puede comprobar, ambos documentos son muy semejantes, cada uno con la terminología en función del tipo de transporte de que se trate.

2.2. Anexo 2: normas jurídicas sobre el transporte internacional.

Ley 15/2009, de 11 de Noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías (LCTTM).

Entró en vigor el 12 de Febrero del 2010 por lo que es aplicable a todos contratos de transporte que se formalicen a partir de dicha fecha y que sean de tal ámbito. Tiene como finalidad modernizar el régimen legal aplicable a los contratos de transporte terrestre de mercancías, tanto por carretera como por ferrocarril. La LCTTM derogó los arts. 349 a 379 del Código de Comercio, donde se regulaban dichos contratos en vigor sin apenas modificaciones desde el momento de la promulgación del Código en 1885, por lo que no estaba en condiciones de dar respuesta a las muy cambiantes necesidades del transporte actual. .

Además, está inspirada también en los Convenios CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road: Carta de porte en transporte por carretera)

y CIM (Carta de porte en transporte por ferrocarril). Por otro lado, los aspectos regulatorios del transporte terrestre y sus actividades auxiliares, continúan regidas por la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres de 30 de Julio de 1987 y por su Reglamento de 28 de Septiembre de 1990.

Resulta importante señalar que esta ley es de carácter dispositivo, por lo que puede ser modificada si los sujetos así lo ven conveniente para su propio beneficio. Esta norma se aplica a los contratos de transporte en territorio nacional y a aquellos contratos de transporte de ámbito internacional, en los que las partes someten el contrato a la ley española.

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Entró en vigor el 1 de Agosto de 1987. La Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global, a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril.

Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional (Viena, 1991).

Convenio aprobado el 19 de Abril de 1991. Su objetivo principal es enunciar las responsabilidades del “empresario” refiriéndose al empresario “porteador” que es el término que yo he utilizado a lo largo del trabajo. El porteador será responsable por los desperfectos que sufran las mercancías o retraso en la entrega de estas al destinatario.

Esta ley es de carácter internacional, por ello, para que el convenio entre en vigor, es necesario que al menos cinco países ratifiquen su adhesión. A fecha de hoy, han firmado cinco países; España, Estados Unidos, Filipinas, Francia y Méjico, pero tan solo han ratificado su adhesión cuatro; Egipto, Gabón, Georgia y Paraguay.

Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980).

Convenio adoptado el 11 de Abril de 1980, su entrada en vigor fue el 1 de Enero de 1988. Esta ley tiene como objetivo los contratos de compraventa de ámbito internacional. Su finalidad principal es la de otorgar seguridad jurídica a dichas compras ventas internacionales y reducir sus costes de estos.

Si el contrato de compraventa se realiza entre Estados firmantes del Convenio será de aplicación automática la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. Si firman el contrato empresarios

pertenecientes a Estados no Contratantes será posible someter dicho contrato a la Convención y así regirá esta ley.

Actualmente, han firmado y ratificado la Convención de 1980 83 países, entre los cuales se sitúa España y la mayor parte de Europa. África es el continente con menos Estados firmantes.

Convenio sobre Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril de 1980 (COTIF).

El 27 de Noviembre de 1980, España firmó en Barna el Convenio sobre Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril. Su principal objetivo es establecer una legislación genérica aplicable a los transportes de viajeros, equipajes y mercancías en ámbito internacional por ferrocarril entre los Estados participantes en el Convenio.

Este Convenio, regula los aspectos más relevantes del transporte internacional de mercancías por ferrocarril, como pueden ser la formalización de la carta de porte, carga y descarga de mercancía, plazo de transporte, responsabilidad del transportista y reclamaciones.

Para el estudio, resulta de gran utilidad el apéndice B del presente Convenio, esto es, la formalización del contrato de transporte, es decir la carta de porte CIM. Esta carta, sigue el formato del Comité Internacional de transportes ferroviarios. Va a cumplir las mismas funciones que la carta de porte en el transporte por carretera.

Al igual que sucede con la legislación que se ocupa del contrato del transporte por carretera, desde el año 1980 que se reguló el Convenio sobre Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril, tanto los medios para emitir dicho documento, como los propios ferrocarriles han avanzado tecnológicamente, por lo que no resulta lógico seguir manteniendo la misma legislación, a continuación presento una modificación que hicieron en el año 1999.

Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 1999 (COTIF).

La Organización Internacional para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) en la actualidad cuenta con 46 Estados miembros, la Unión Europea, como organización de integración económica regional, se adhirió a dicho convenio el 1 de Julio de 2011.

El objetivo principal es promover, mejorar y facilitar el tráfico ferroviario internacional. Por ello, establece y desarrolla sistemas de legislación ferroviaria a nivel internacional; elimina determinados obstáculos en las fronteras de los países; contribuye a la

armonización técnica del sector ferroviario controlando la aplicación de todas las normas y recomendaciones establecidas por dicha organización.

Dado que la Unión Europea forma parte de dicho Convenio significa que los Estados pertenecientes a ella han renunciado a favor de la Unión Europea al poder de legislar sobre ciertos asuntos del transporte ferroviario. EL art. 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU) enuncia que la UE tiene «competencia exclusiva para la celebración de un acuerdo internacional cuando dicha celebración... sea necesaria para permitirle ejercer su competencia interna o en la medida en que pueda afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas».

Reglamento europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID).

Es un anejo al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) que, año tras año, como en el caso del transporte de mercancías por carretera, se van realizando enmiendas y actualizaciones a la norma.

Dicho reglamento, tiene como objetivo regular y garantizar el correcto funcionamiento del transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR).

Se realizó el 19 de Mayo de 1956 en Ginebra y España se adhirió el 12 de Septiembre de 1973. Tiene como principal función tratar dos temas muy relevantes en el ámbito del transporte internacional de mercancías, estos son, la responsabilidad del porteador y el documento del contrato de transporte de mercancías.

Dada su antigüedad, puede ser que las responsabilidades del porteador no se vean alteradas, pero, los medios disponibles que hay en la actualidad para elaborar el documento del contrato de transporte, lógicamente, no son los mismos que había en el año 1956, hace ya casi 60 años. Si a esto le añadimos las innovaciones tecnológicas en los medios de transporte e infraestructuras, nos situamos en un marco totalmente diferente al de esta época.

Es por ello que, dada esta situación, en el año 2008 se creó el Protocolo adicional al convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.

Protocolo adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) relativo a la carta de porte electrónica.

En nuestro estudio nos hemos centrado en torno a dicho Protocolo. Dicho Protocolo, reconoce expresamente la posibilidad de emisión de cartas de porte en soporte

electrónico en vez de en soporte papel. El presente texto tiene dos pilares fundamentales: el primero es el principio de equivalencia funcional entre el soporte electrónico y el soporte físico. El segundo es que, para utilizar el soporte electrónico, es necesario que ambas partes lo hayan pactado con anterioridad.

El hecho de emitir la carta de porte en soporte electrónico, conlleva ciertas dificultades, las cuales también serán abordadas en el presente Protocolo.

Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR).

Dicho acuerdo, tuvo lugar en Ginebra, el 30 de Septiembre de 1957, aprobado por el Grupo de Trabajo para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Comisión Económica para Europa. Por regla general, cada año se van realizando enmiendas y actualizaciones de dicho acuerdo, para que este no quede obsoleto. En caso de que dicho acuerdo entre en conflicto con la norma estatal, prevalecerá el ADR.

En el siguiente punto, se analizará el Real Decreto 97/2014 de 14 de Febrero por el cual, el Estado de España traspone el presente acuerdo.

Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

El Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por Carretera es aplicable al transporte nacional, de modo, que el grueso de la normativa queda recogido ya en dicha legislación. Este Real Decreto, tiene por objetivo actualizar todas aquellas normas que han quedado obsoletas, o son contrarias a alguna otra norma internacional en este momento. Además, también se tiene por objeto desarrollar normas internas sobre dicha materia que no están contempladas en el ADR, o bien tienen competencia los Estados para ello.

Ley modelo CNUDMI-UNCITRAL sobre el comercio electrónico de 1996.

La fecha de adopción es el 12 de Junio de 1996. Su principal función es la de posibilitar y facilitar a los legisladores un conjunto de reglas aceptadas en un ámbito internacional para poder superar ciertas dificultades que plantea el uso del comercio electrónico. Buena parte del presente estudio, va a tratar de cómo está afectando el comercio electrónico al transporte terrestre internacional de mercancías, en concreto, a los documentos necesarios para poder formalizar el contrato de transporte.

Lo que realmente pretende dicha ley es equiparar los efectos de utilizar una carta de porte electrónica y la carta de porte en soporte papel. Esto es sin duda un paso muy

importante e imprescindible para poder implantar la carta de porte en soporte electrónico.

Es por esto que, el principio de equivalencia funcional entre ambos soportes y la neutralidad respecto de los medios técnicos, son dos núcleos principales de dicha ley.

Hoy en día, 61 países están acogidos a dicho modelo, entre los cuales no se sitúa España. Sin embargo España recoge el contenido de esta Ley Modelo en la Ley 34/2002 de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico resultado de la adaptación española a la Directiva 2000/31 de Comercio Electrónico. Esto es sin duda un camino necesario e imprescindible por recorrer dado el comercio globalizado en el que estamos inmersos. Continuos avances tecnológicos en el transporte terrestre, cada vez más seguros y productivos, deben ir acompañados también de ciertos cambios a nivel legislativo.

Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas (2001).

La fecha de adopción de la Ley Modelo de la CNUDMI sobre las Firmas Electrónicas fue el 5 de Julio del 2001. Una vez más, esta ley pretende eliminar las diferencias funcionales entre las firmas electrónicas y las firmas manuscritas. De un modo paralelo a la anterior ley citada, lo que se persigue es tener un marco legislativo moderno y armonizado a nivel internacional.

Esto se debe al incremento del uso de las firmas electrónicas en los contratos de transporte internacional. Pero realmente, resulta complejo poder incorporar las firmas electrónicas debido a que se plantean diversos inconvenientes que, aunque no imposibles de superar, es necesario abordarlos con cautela.

En la actualidad, se ha promulgado en 30 países, entre los cuales no se sitúa España. Sin embargo España tiene incluido su contenido en la Ley 59/2003 sobre firma electrónica adaptándola Directiva 1999/93/CE para la firma electrónica.

Ley 59/2003 de firma electrónica.

Su principal objetivo es el de fomentarla incorporación de las nuevas tecnologías a los contratos. Con esto se pretende la potenciación de la empresa española, para disminuir trámites e incentivar el uso en documentos electrónicos de una firma que sea igual de válida o más que cualquier otra manuscrita.

Modelo Europeo de Acuerdo de EDI.

Dicho modelo, estipula las condiciones contractuales a las que se ajustarán las partes al efectuar transacciones mediante el uso de intercambio electrónico de datos. Considera

intercambio electrónico de datos a la transferencia electrónica, de ordenador a ordenador, de datos comerciales y administrativos que estructuran un mensaje de EDI.

Las partes del contrato, velarán para que el contenido del mensaje EDI no sea contradictorio con régimen legislativo del país. De igual modo, en caso de litigio, la prueba de los mensajes EDI va a ser admitidos como prueba válida ante los tribunales.

Otro de los puntos fuertes de dicho Modelo es que los mensajes EDI, tienen que garantizar cierto nivel de seguridad y confiabilidad. Está enfocado principalmente a que sujetos ajenos al contrato puedan acceder a dicha información o poder corroborar que la autoría del mensaje ha sido realizada por el sujeto que tiene capacidad jurídica para ello.

Orden FOM/238/2003 de 31 de Enero.

Según la ley debe de existir tres copias originales de la carta de porte, una de ellas debe de viajar con la mercancía hasta el destinatario. En la práctica no suele cumplirse, en vez de incorporar la carta de porte, lo que viaja junto a las mercancías es un simple albarán. Esta Orden, enuncia explícitamente qué datos debe contener como mínimo dicho albarán. Estos serán:

- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa cargadora o expedidora si no coincide.
- Nombre o denominación social y domicilio del operador de transporte.
- Nombre o denominación social y domicilio de la empresa transportista.
- Nombre o denominación social y domicilio del destinatario o consignatario del envío. Lugares de origen y destino de la expedición de transporte de que se trate.
- Fecha de realización del transporte del envío de que se trate.
- Matrícula del vehículo o vehículos utilizados en la realización del transporte.
- Si es un conjunto articulado, deberán hacerse constar tanto la matrícula del vehículo o vehículos tractores como las de los semirremolques o remolques arrastrados por los mismos.
- Naturaleza, peso y, en su caso, número de bultos de la mercancía transportada.
- Si es solicitada cualquier otra información tanto por el cargador, transportista o destinatario, esta deberá ser incorporada.
- Si así lo solicitan todas las partes, también deberá figurar el precio que paga el cargador a la empresa por el transporte.

Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de Julio de 2010.

Establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para los interfaces con otros modos de transporte. Tiene como objetivo modernizar los sistemas de transporte terrestre a nivel de la Unión Europea y al mismo tiempo, armonizar la tecnología referente a estos en todo el territorio.

2.3. Anexo 3: gráficos.

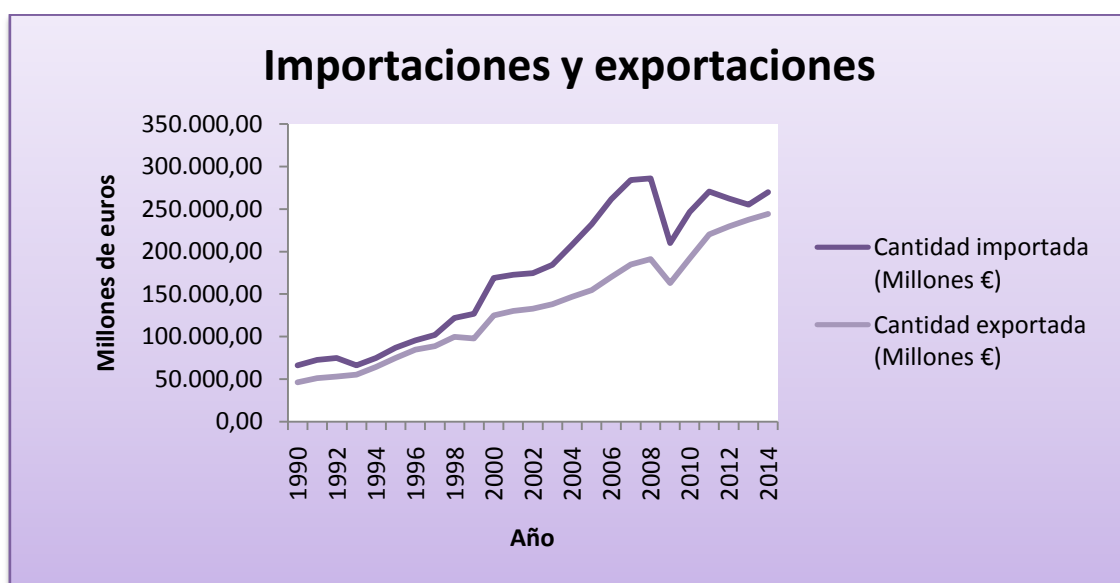


Gráfico 2.3.1: Importaciones y exportaciones

Fuente: INE (Importaciones y exportaciones de mercancías en España por periodo).

Elaboración propia.

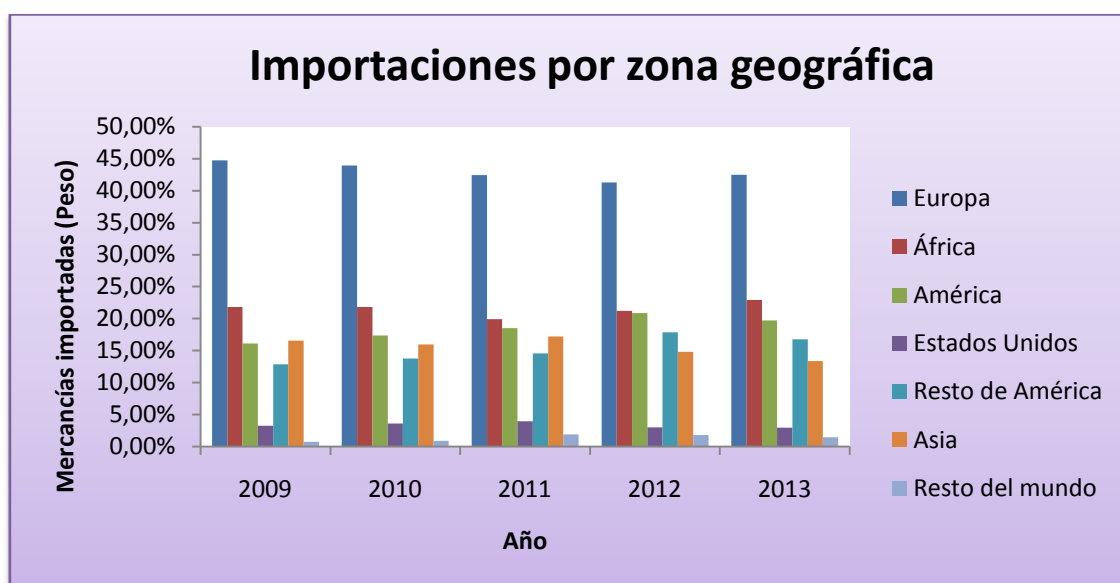


Gráfico 2.3.2: Importaciones por zona geográfica

Fuente: INE (Importaciones por zona geográfica y periodo).

Elaboración propia.

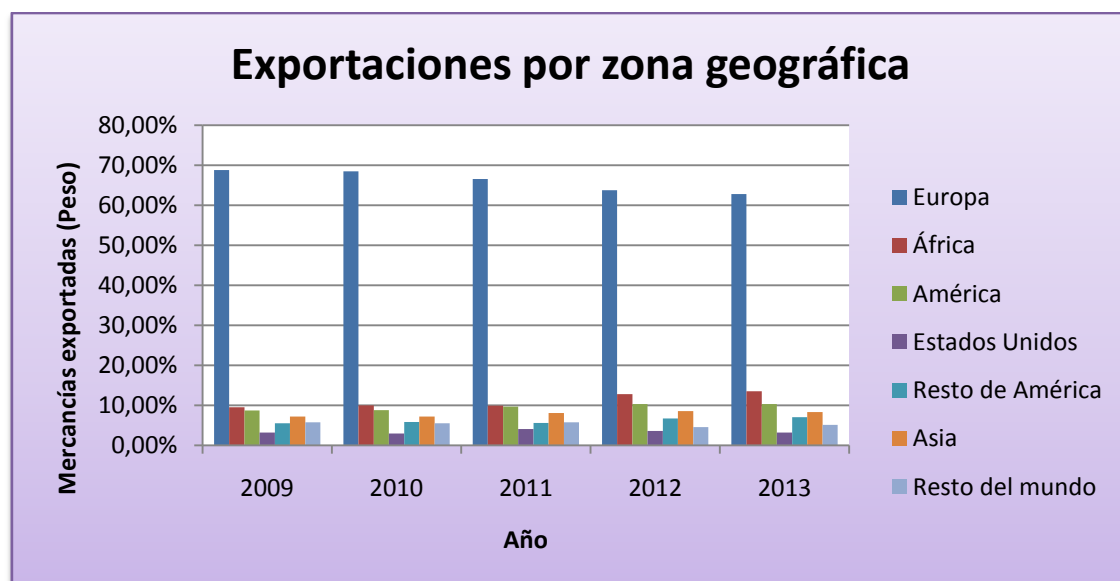


Gráfico 2.3.3: Exportaciones por zona geográfica

Fuente: INE (Exportaciones por zona geográfica y periodo).

Elaboración propia.



Gráfico 2.3.4: Exportaciones por países

Fuente: INE (Exportaciones por países).

Elaboración propia.



Gráfico 2.3.5: Importaciones por países

Fuente: INE (Importaciones por países).

Elaboración propia.

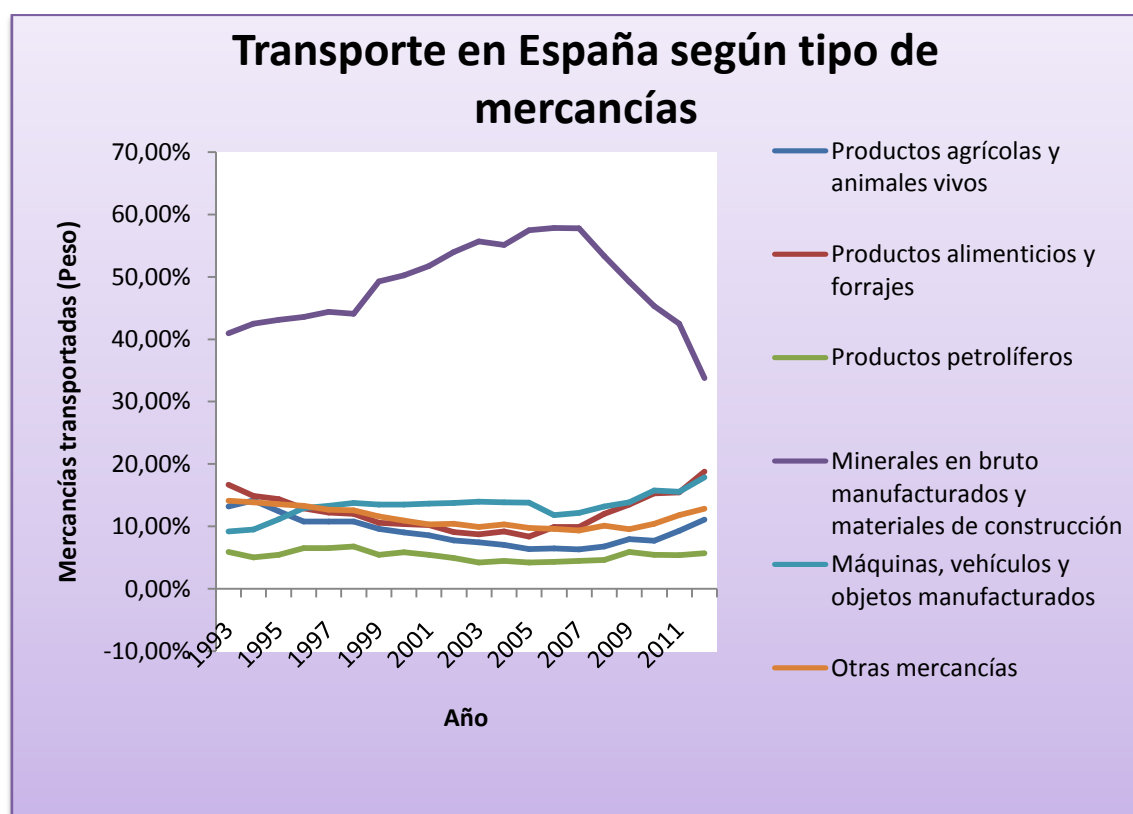


Gráfico 2.3.6: Transporte en España según tipo de mercancías

Fuente: INE (Transporte interior de mercancías por clase de mercancía, indicador y periodo).

Elaboración propia.

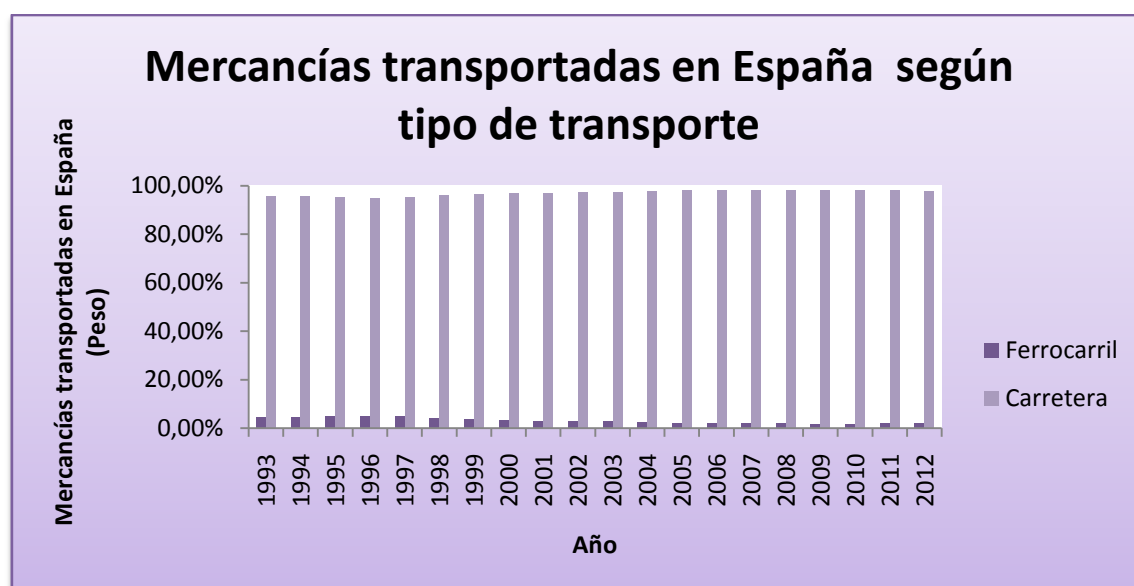


Gráfico 2.3.7: Mercancías transportadas en España según tipo de transporte

Fuente: INE (Mercancías transportadas por compañía, indicador y periodo).

Elaboración propia.

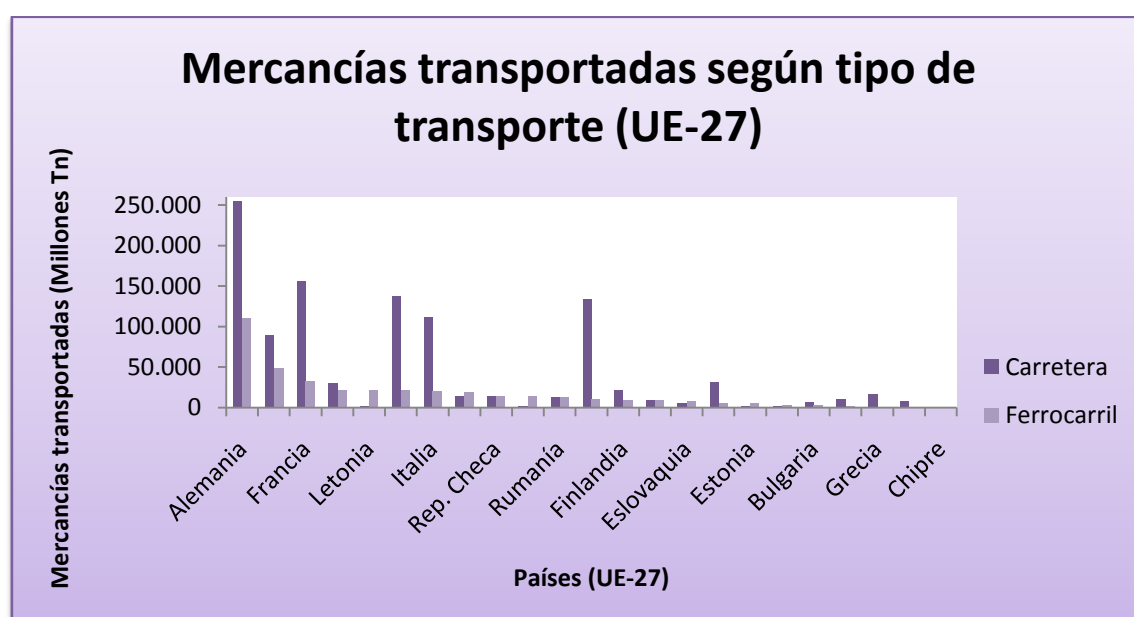


Gráfico 2.3.8: Mercancías transportadas en Europa según tipo de transporte

Fuente: INE (Mercancías transportadas por ferrocarril). (Mercancías transportadas por carretera).

Elaboración propia.

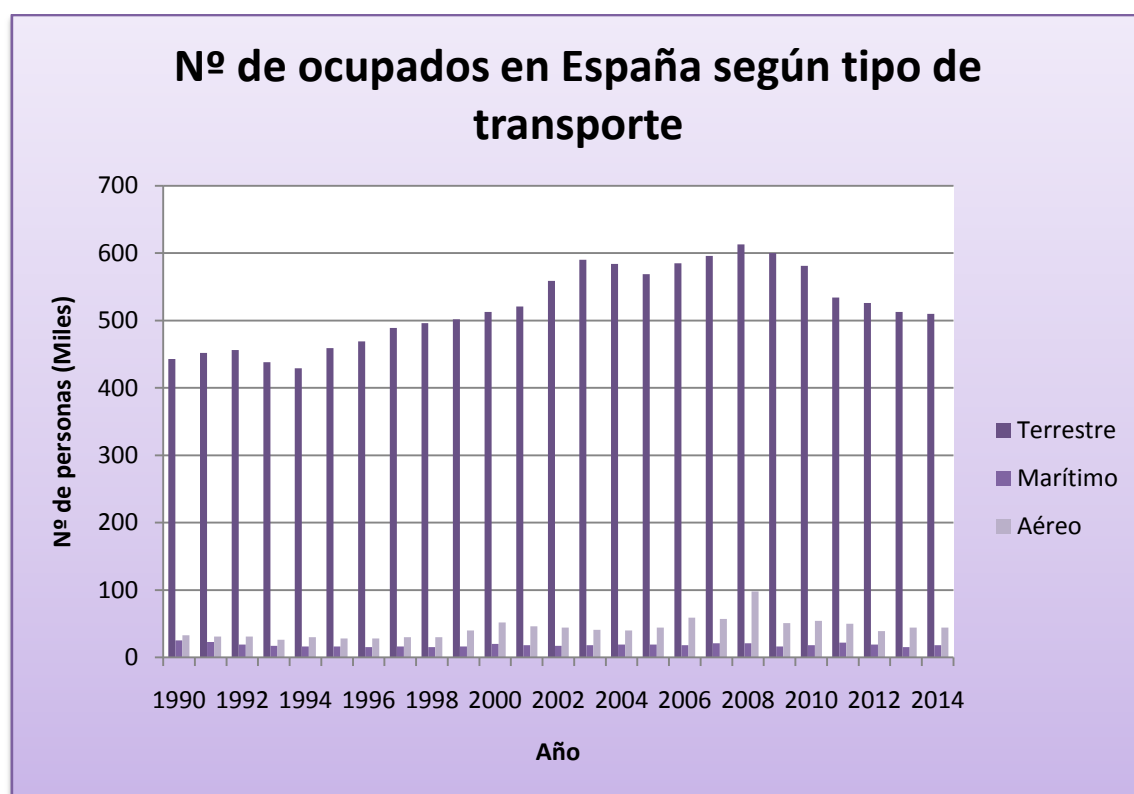


Gráfico 2.3.9: Número de ocupados en España en función de los tipos de transporte de mercancías

Fuente: INE (Encuesta de población activa).

Elaboración propia

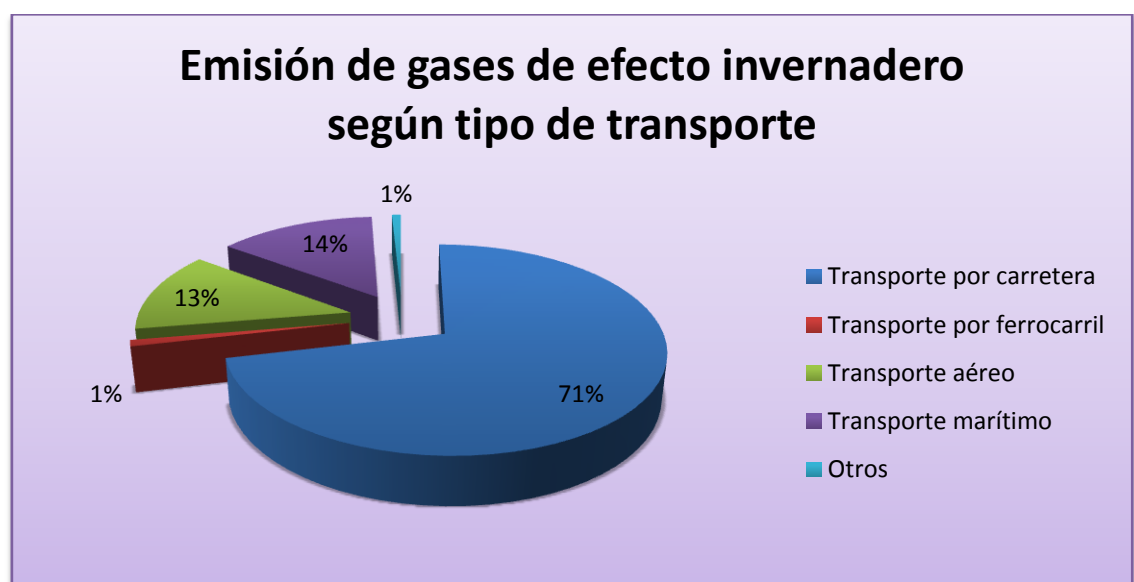


Gráfico 2.3.10: Emisión de gases de efecto invernadero según tipo de transporte

Fuente: Comisión Europea (Emisión de gases de efecto invernadero)

Elaboración propia.

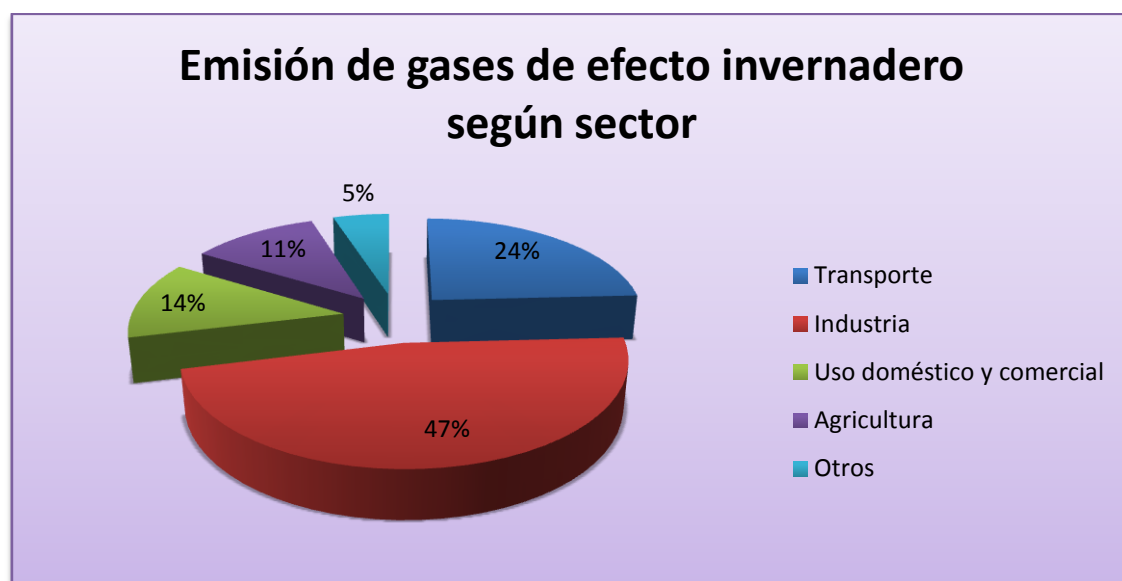


Gráfico 2.3.11: Emisión de gases de efecto invernadero según sector

Fuente: Comisión Europea (Emisión de gases de efecto invernadero).

Elaboración propia.

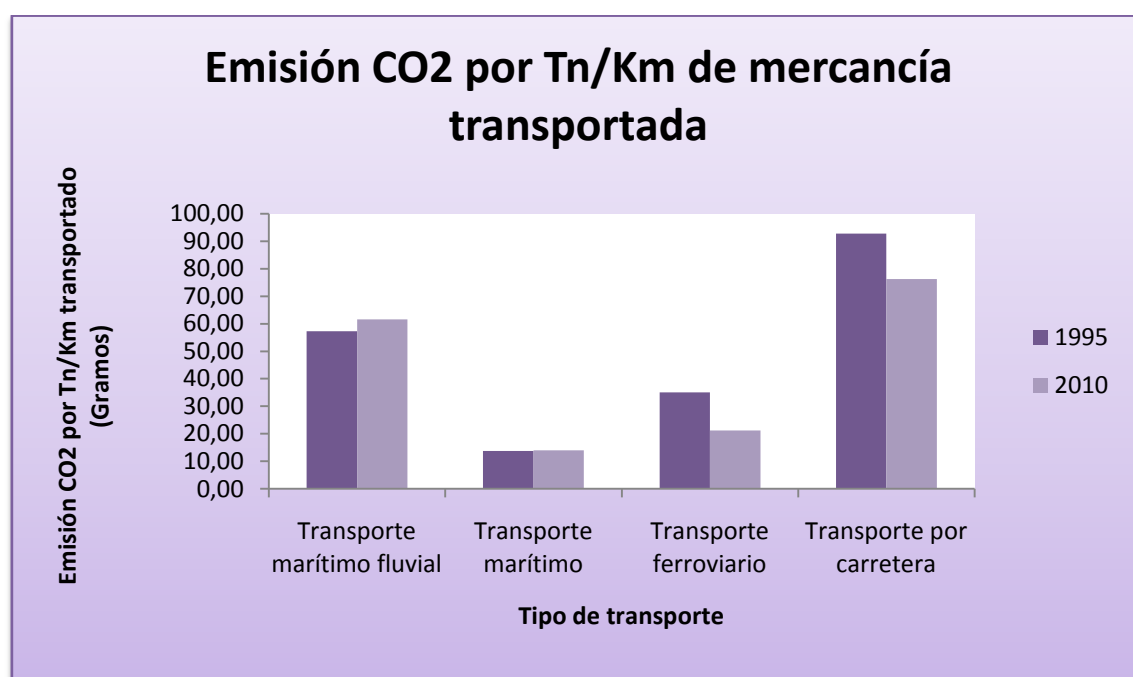


Gráfico 2.3.12: Emisión CO₂ por Tn/Km de mercancía transportada

Fuente: Comisión Europea (Emisión de CO₂ por tipo de transporte).

Elaboración propia.

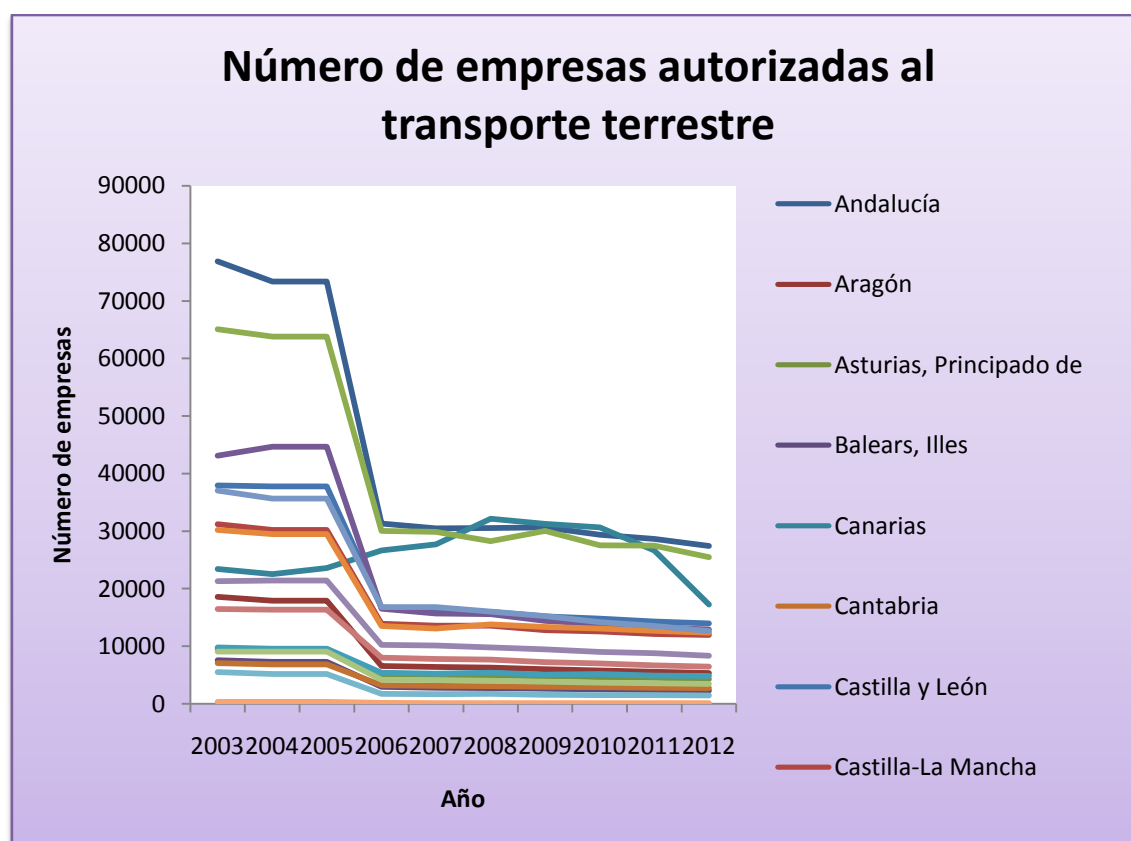


Gráfico 2.3.13: número de empresas autorizadas al transporte terrestre

Fuente: Ministerio de Fomento (Empresas con actividad en el transporte).

Elaboración propia.

2.4. Anexo 4: Incoterms2010.

2.4.1. Objetivo de los Incoterms 2010.

Elaborados por la Cámara de Comercio Internacional, en el año 1936, pero reformulados varias veces, su última reformulación fue en el año 2010.

Esta norma, es de carácter dispositivo, es decir, se pueden acoger o no a ella los sujetos del contrato. Si así se hace, es necesario puntualizar la regla escogida en el mismo contrato de venta entre el comprador y el vendedor. Además, resulta necesario informar al transportista de la regla escogida, para que este la cumpla correctamente.

El objetivo de los Incoterms es determinar la distribución de gastos así como la transmisión de los riesgos entre comprador y vendedor en el Contrato de Compraventa Internacional.

Regula básicamente cuatro aspectos del Contrato de Compraventa Internacional:

- La entrega de mercancías: estas pueden ser entregadas directamente al comprador, en cuyo caso se utilizarán los términos “E” y “D”. Por el contrario, si se entrega a un intermediario, se utilizarán los términos “F” y “C”.

- La transmisión de riesgos: pueden referirse o bien al momento geográfico o al momento cronológico.
- La distribución de gastos: por regla general, el vendedor es el que cubre los gastos estrictos para poner la mercancía en condiciones de entrega, mientras que el comprador va a cubrir todos los demás gastos.
- Los trámites de documentos aduaneros: por regla general, es responsabilidad del vendedor, pero hay excepciones que detallaré.

Los Incoterms determinan:

- El alcance del precio.
- Cuándo y dónde se transfiere la responsabilidad de las mercancías del vendedor al comprador.
- Lugar de entrega de las mercancías.
- Quién contrata y paga el transporte.
- Quién contrata y paga el seguro.
- Cuáles son los documentos que debe de tramitar cada parte y su costo.

2.4.2. Clases de Incoterms.

Ahora a continuación, vamos a explicar las diferentes reglas que hay para el transporte terrestre, dejando a un lado el transporte marítimo y aéreo, ya que, no es la materia principal de estudio.

Grupo E: entrega directa a la salida

EXW. Ex Works → “En fábrica”: en este caso, el vendedor tan solo tiene que dejar la mercancía en sus propias instalaciones. Una vez que pasa esta etapa, todos los gastos van a cuenta del comprador (seguro, transporte) y riesgos y trámites aduaneros.

Grupo F: entrega indirecta, sin pago del transporte

FCA. Free Carrier → “Franco transportista”: en este caso, la obligación del vendedor va un poco más lejos, se compromete a entregar la mercancía en algún punto previamente acordado dentro del país de origen. Por lo general, es lugar está relacionado con las instalaciones del transportista. El vendedor se hace cargo de los costes hasta que la mercancía está en ese punto previamente acordado, entre otros, de los costes de aduanas.

Grupo C: entrega indirecta, con pago de transporte principal

CPT. Carriage Paid To → “Transporte pagado hasta”: el vendedor es quien afronta todos los costes derivados de transportar la mercancía hasta el país de destino y trámites

de documentos aduaneros. Pero el riesgo se transfiere al comprador en el momento en el que se entrega la mercancía al transportista en el país de origen.

CIP. Carriage and Insurance Paid To → “**Transporte y seguro pagados hasta**”: el vendedor además de hacer frente a los costes del transporte, también lo hace sobre el seguro, hasta que la mercancía llega al punto convenido en el país de destino, pero es importante señalar que el beneficiario de este seguro es el comprador. El riesgo se transfiere al comprador en el momento en el que se le entrega la mercancía al transportista en el país de origen.

Grupo D: entrega directa en la llegada

DAF. Delivered At Frontier → “**Entregado en frontera**”: El vendedor paga todos los costes hasta el lugar convenido de la frontera, incluidos el transporte principal y el seguro, aunque este no es obligatorio, hasta que la mercancía llegue a la frontera, además hasta ahí también soporta el riesgo. Es muy importante, dejar debidamente anotado el punto de la frontera en el que se realiza la entrega.

DDP. Delivered Duty Paid → “**Entrega derechos pagados**”: El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto acordado en el país de destino. El comprador no tiene que realizar ningún trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor.

2.5. Anexo 5: información complementaria transporte ferroviario.

2.5.1. Formación de los sujetos que intervienen en el transporte de mercancías peligrosas.

Dada la gran complejidad y peligrosidad del transporte ferroviario de mercancías peligrosas, resulta necesario que los sujetos que intervienen reciban la formación oportuna. Dicha formación, debe ir acorde con el grado de responsabilidad y de la forma en que intervengan en el transporte de mercancías peligrosas.

De este modo, podemos diferenciar claramente dos tipos de formaciones, la básica que es para todos los sujetos y otra más específica.

La primera de ellas, es para todo el personal. Se resume rápidamente en la enseñanza de las diferentes etiquetas de señalización y de conocer el protocolo para poder notificar en caso de una incidencia.

La formación específica, es para aquellos sujetos que intervienen directamente en el transporte de mercancías peligrosas. Aquí se divide en tres grupos principalmente, y en función del grupo al que se pertenezca, recibirá una formación u otra. El primer grupo

es el de los conductores de tren o personal equivalente; el segundo, son los visitantes o personal equivalente; el tercero, encargados o agentes de la circulación, agentes de puesto de mando o puestos equivalentes.

Asimismo, todo el personal deberá de recibir una formación en concepto de seguridad, tiene como objetivo concienciar y sensibilizar al personal que interviene en el transporte de mercancías peligrosas para que extremen sus precauciones. La formación está relacionada con los daños que pueden causar dichas mercancías en caso de accidente y de cómo actuar para prevenirlos o en caso de que estos sucedan.

Algo muy importante en este tipo de actividades laborales es tener presente en el día a día la importancia de la actividad laboral que se está desarrollando y es que, con el paso de los años y la costumbre, en muchas ocasiones hace que se minimicen los cuidados y se adopte un carácter más permisivo en cuando a seguridad, es por ello que se imparten numerosos cursos de reciclaje para prevenir estos problemas.

2.5.2. Obligaciones de los sujetos principales.

Por la parte del cargador, este tiene las siguientes obligaciones:

- Asegurarse de que las mercancías peligrosas han sido clasificadas correctamente con arreglo al RID.
- Documentar al transportista con las indicaciones e información necesaria para el transporte seguro de las mercancías peligrosas.
- Utilizar los envases y embalajes aptos para las mercancías transportadas de acuerdo con el RID.
- Aquellas cisternas que estén vacías, deben de presentar las mismas propiedades de seguridad que las que están en uso, sobre todo la de estanquidad.
- Tan solo puede entregar las mercancías si éstas están autorizadas para ser transportadas de acuerdo al RID.
- Deberá de revisar que los envases o embalajes vacíos, para reutilizarlos deben de mantener las mismas propiedades que nuevos, sobre todo de estanquidad.
- Cuando se cargue la mercancía y exista ya otra en el vagón, se deberá de respetar la separación de productos alimenticios así como otras prescripciones.

Sobre el embalador, este deberá de conocer:

- Las condiciones de embalaje de acuerdo al ADR
- Las disposiciones sobre las marcas y etiquetas para señalar las mercancías peligrosas.

Sobre el llenador, este debe cumplir:

- Antes de comenzar el llenado de las cisternas, debe de comprobar de que todos los mecanismos se encuentran en correctas condiciones. Para ello, en el OTIF se tienen todas las directrices a seguir.
- Además de comprobar que las revisiones de los vagones han sido pasadas con éxito.
- Tan solo pueden transportar las mercancías peligrosas aquellas cisternas para tal efecto de acuerdo al RID.
- Durante el llenado de la cisterna, respetará el nivel máximo de llenado y las disposiciones relativas a las mercancías peligrosas en compartimientos contiguos.
- Una vez finalizado el proceso de llenado, comprobara de que todos los cierres y sistemas están perfectamente activados. Además limpiara correctamente la cisterna para que no queden residuos por el exterior.
- Antes de comenzar el transporte, comprobara que están situadas correctamente todas las señalizaciones, placas o etiquetas, para que sea visible el transporte de mercancías peligrosas.
- Si se trata de gases licuados, antes y después del llenado, comprobará las indicaciones pertinentes.
- Si se trata de mercancía a granel, se comprobará también las disposiciones que pertenecen al capítulo 7.3 del RID.

Sobre el transportista, este también deberá de cumplir las siguientes obligaciones:

- Lo primero de todo, es comprobar que las mercancías peligrosas que va a transportar tienen la autorización por el RID.
- Resulta obligatorio que la carta de porte del cargador viaje con las mercancías al tratarse éstas de mercancías peligrosas. Si se desea utilizar un soporte electrónico, resulta imprescindible que este se pueda consultar durante el transporte de las mercancías.
- Comprobar que visualmente tanto los vagones como la mercancía están en correcto estado.
- De igual forma, debe de cerciorarse que los vagones han pasado con éxito las revisiones, y de que éstos, no se encuentran con sobrecarga.

- Antes de comenzar el transporte en cuestión, deberá de comprobar de que están correctamente situadas todas las placas y señalizaciones de los vagones.
- Si durante el trayecto sucede cualquier contratiempo que ponga en peligro el transporte de las mercancías, deberá de pararse inmediatamente hasta que este no haya sido subsanado.

Sobre el gestor de la estructura ferroviaria, debe de cumplir:

- Los planes de emergencia de las estaciones estén correctamente diseñados de acuerdo al reglamento del RID.
- Es el responsable de que en todo momento se pueda acceder a la composición del tren, es decir, la numeración de cada vagón; los números ONU de mercancías peligrosas de cada vagón; la posición de cada vagón en el tren.

Sobre el destinatario, este debe de cumplir con las siguientes obligaciones:

- Debe de aceptar las mercancías, salvo que no se haya respetado las normas correspondientes al RID. Asimismo, deberá de comprobar las mercancías una vez descargadas.
- Asegurarse de que las mercancías están en perfecto estado para proceder a su descarga, de acuerdo con el reglamento del RID.
- Comprobar antes y durante la descarga, si los embalajes y envases se conservan correctamente, para saber esto, la OTIF es la que proporcionará las directrices a seguir.
- Al finalizar la descarga, retirará todos los restos que puedan causar peligro y se asegurará de que todas las válvulas y mecanismos queden correctamente cerrados.
- Una vez los vagones estén vacíos, deberán de ser limpiados y descontaminados correctamente.

2.6. Anexo 6: información complementaria transporte por carretera.

Dada su gran semejanza con el transporte por ferrocarril exceptuando el vocabulario de cada tipo de transporte, no resulta necesario realizar más comentarios al respecto (Vid.

Anexo 5: información complementaria transporte ferroviario).