

I. ESPAÑA

LA REGULACION ADMINISTRATIVA EN EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA

SUMARIO: I. Introducción.—II. La peligrosidad y su inserción en el Derecho positivo español.—III. La Reglamentación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera en el ordenamiento jurídico español.—IV. Disposiciones complementarias al Reglamento Nacional sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

I. INTRODUCCIÓN

La conocida aseveración de que el transporte de mercancías es una actividad económica y jurídica regulada por disposiciones de carácter mercantil, pero al mismo tiempo con una sensible intervención administrativa, es comúnmente aceptada por la doctrina jurídica (1) y, en consecuencia, pertenece, con reconocido mérito, a la galería de los lugares comunes. En efecto, el concepto «autonomía de la voluntad» debe atemperarse con el de las limitaciones o modulaciones al ejercicio de la actividad privada.

Desde una perspectiva jurídico-administrativa, el concepto limitación viene estrechamente ligado al de policía administrativa (2). En este contexto, apunta MANZANEDO, la actividad de limitación comprende intervenciones de las Administraciones públicas restrictivas de la libre

(1) *Vid.*, entre otros, BAENA DEL ALCÁZAR, M.: «Los transportes mecánicos por carretera» en *el Derecho administrativo español*, Ed. Montecorvo, Madrid, 1970. BROSETA PONT, M.: *Manual de Derecho Mercantil*, Ed. Tecnos, Madrid, 1977. CASADO IGLESIAS, E.: *La intervención administrativa en el transporte*, «Revista de Derecho administrativo y fiscal», núm. 20-21, La Coruña, 1968. GARRIGUES, J.: *Curso de Derecho Mercantil*, tomo II, Madrid, 1974, p. 199. MONCADA LORENZO, A.: *El transporte por carretera en el Derecho español*, Ed. Santillana, Madrid, 1973. MUÑOZ CAMPOS: *Reflexiones sobre el régimen legal de los transportes de mercancías por carretera*, «RDM», núm. 97, pp. 77 y ss. RODIERE, R.: *Droit des transports*, Ed. Sirey, Paris, 1962. URÍA, R.: *Derecho Mercantil*, Madrid, 1976, p. 512.

(2) GARRIDO define la policía administrativa como aquella actividad que la Administración despliega en el ejercicio de sus propias potestades que, por razones de interés público, limita los derechos de los administrados mediante el ejercicio, en su caso, de la coacción sobre los mismos. GARRIDO FALLA, F.: *Tratado de Derecho administrativo*, vol. II, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1975, página 161.

iniciativa privada, de forma tal que sin llegar a su derogación, trazan no sólo sus límites o confines normales, sino que incluso pueden llegar a modular intensamente su ejercicio (3). A juicio de ABELLA, la policía de seguridad es un conglomerado de normas que tienden directamente a limitar la actividad de las personas, cuando esta actividad pone en peligro el equilibrio que debe existir en las relaciones de los individuos entre sí y con la sociedad, considerada en su conjunto. Aquí habrá que distinguir primero la actividad humana como causa productora de perturbaciones y después la acción gubernativa, encaminada a prevenir, reprimir e impedir dichas perturbaciones, limitando aquella actividad (4).

La intervención de la Administración viene fundamentada en el tema objeto de este estudio por la no exclusión de intereses generales en el transporte, la utilización de bienes de dominio público y, en definitiva, porque la seguridad viaria requiere ciertas actuaciones de carácter tuitivo (5).

Puede apreciarse, mediante el análisis de los fundamentales textos normativos, que la intervención de la Administración se ha inspirado básicamente en dos principios convergentes: coordinación y seguridad en sentido lato. Ahora bien, el fenómeno de la intervención adquiere unos contornos más nítidos en el transporte de mercancías peligrosas por la peligrosidad inherente a este tipo de transporte (6).

II. LA PELIGROSIDAD Y SU INSERCIÓN EN EL DERECHO POSITIVO ESPAÑOL

La idea de peligrosidad, en su acepción jurídica, es importada del lenguaje vulgar (7). Dicho concepto es multívoco o polivalente. La peligrosidad es predicable del hombre, objeto, idea, comportamiento, etcétera. La delimitación conceptual se halla además mediatizada por el tiempo y espacio. De ahí su carácter proteico y versátil. La aprehensión por el saber jurídico se opera a través de sus características y manifestaciones peculiares: lo peligroso es lo opuesto a lo inocuo, lo que ocasiona un riesgo o posibilita un daño. Así, al positivizar dicho con-

(3) Cfr. MANZANEDO, J. A., HERNANDO, J., GÓMEZ-REINO, E.: *Curso de Derecho administrativo económico*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1970, p. 352.

(4) Cfr. ABELLA POBLET, M.: *Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas*. Publicaciones Abella, Madrid, 1967, pp. 18 y 19.

(5) MONCADA sistematiza los fundamentos de la intervención administrativa en tres apartados: competencia administrativa derivada de la vinculación del transporte por carretera con el orden público; competencia administrativa derivada del carácter demanial de la carretera; competencia administrativa derivada del carácter público de la actividad. MONCADA LORENZO, A.: *Ob. cit.*, pp. 24 a 29.

(6) Al efecto de suministrar una visión completa sobre la magnitud del tema, *vid.* «el transporte de mercancías peligrosas». Conferencias de Tarragona y Huelva, 1978. Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, Madrid, 1979.

(7) Sobre lenguaje vulgar y lenguaje jurídico, *vid.* TOCINO BISCAROLASAGA, I.: *Aspectos legales del riesgo y daño nuclear de las centrales nucleares*. Sección de publicaciones de la JEN, Madrid, 1975, pp. 5 a 14.

cepto, es decir, al revestirlo de consecuencias jurídicas, se renuncia a definirlo para *describirlo* en atención a sus causas y efectos (8).

Nuestro Derecho positivo adopta tal criterio mediante la enumeración en un caso y la elucidación en otro de objetos o actividades considerados peligrosos.

El Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y *Peligrosas*, de 30 de noviembre de 1961, dispone en su párrafo cuarto del artículo tercero «se considerarán peligrosas las (actividades) que tengan por objeto fabricar, manipular, expender o almacenar productos susceptibles de originar riesgos graves por explosiones, combustiones, radiaciones u otros de análoga importancia para las personas o los bienes». Obviamente, no existe una definición cabal de actividad peligrosa. El artículo en cuestión enuncia, *ad exemplum*, las actividades reputadas como peligrosas (9). Congruentemente con lo afirmado anteriormente, las referidas actividades se clasifican según el criterio de *numerus apertus*.

Asimismo, el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (10), el Reglamento internacional de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID) (11) y el Reglamento nacional de mercancías peligrosas por carretera (TPC) (12), mantienen análoga línea. En efecto, el marginal 2.000-1 del ADR entiende por materia peligrosa, «cuando la expresión se emplee sola, las materias y objetos designados como materia y objeto del ADR». Idéntica consideración adopta el Reglamento nacional sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (TPC) en su marginal 2.001.

A mayor abundamiento, el Glosario de transportes interiores (13) advierte que las definiciones allí reseñadas constituyen únicamente una descripción indicativa de carácter general, sin que puedan interpretarse como verdaderas definiciones en el sentido estricto de la palabra ni ser susceptible de tener alcance jurídico o reglamentario. La página 151 perfila el concepto de mercancías peligrosas «cuando su naturaleza es tal que existe el riesgo de causar daños y, en consecuencia, su transporte está prohibido o sometido a precauciones determinadas».

Entendemos, pues, que la peligrosidad ofrece una dimensión elás-

(8) Observa Díez Picazo que los conceptos utilizados por el Derecho pueden ser descriptivos (nacimiento, muerte, cosa, etc.) y normativos (herencia, nulidad, indemnización). Cfr. Díez-Picazo, L.: *Experiencias jurídicas y teoría del Derecho*, Ariel, Madrid, 1975, p. 226.

(9) Cfr. Nomenclátor anejo a la Reglamentación de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas.

(10) Instrumento de Adhesión del 19 de octubre de 1973, firmado por el Jefe del Estado, por el que España firma y se adhiere al Acuerdo europeo sobre transportes internacionales de mercancías peligrosas por carretera.

(11) «BOE» de los días 10 a 20 de octubre de 1980.

(12) Decreto 1754/1976, de 6 de febrero. «BOE» del 26 de julio al 9 de agosto.

(13) Cfr. Glosario de transportes interiores. Traducción al español de la versión francesa elaborada por la Comisión Económica para Europa (ME/71/68/D.5), Consejo Superior de Transportes Terrestres. MOP, Madrid, 1974.

tica, relativa, con propensión a la indeterminación (14). Pero la problemática es aún de mayor entidad. La peligrosidad, como luego veremos, aparece caracterizada en los diversos textos con notas o perfiles divergentes.

III. LA REGLAMENTACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL

Hasta hace escasamente unos lustros el transporte de mercancías peligrosas por carretera se encontraba huérfano de una reglamentación general que aspirase, al menos, alcanzar exigibles cotas de seguridad privada y colectiva.

La intervención administrativa en la estudiada modalidad de transporte apareció tímidamente a través de las actividades de policía sanitaria (15). Empero, el transporte realizado desde la Óptica mercantilista carecía de una reglamentación específica y ordenada. Existían disposiciones parciales pero incompletas, en ocasiones lastradas con el marchamo de la contingencia (16).

Ahora bien, la Administración militar se ocupó, desde tiempos remotos, del transporte de armas, municiones, etc., en ejemplares condiciones de seguridad. Con independencia del eventual daño o perjuicio que pudiera suscitar una deficiente vigilancia o control en la población civil, se estimaba que los instrumentos bélicos (ofensivos y defensivos) constituían un codiciado botín para las fuerzas enemigas y, en consecuencia, la locomoción de tales instrumentos requería una celosa protección, debido a la vulnerabilidad que gozaban las fuerzas y su armamento en el transporte.

La entrada en vigor del Reglamento nacional sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera de 1976 (TPC) vino a cubrir un vacío sentido por la doctrina jurídica, la Administración y el ciudadano en general (17). Por centrarnos en la normativa precedente, apreciamos que el caduco Reglamento de 1925 sobre establecimientos clasificados en incómodos, insalubres o peligrosos dejó en la penumbra al

(14) Cfr. GARCÍA DE ENTERRÍA, E.: *La lucha contra las inmunidades del poder en el Derecho administrativo*, núm. 38 de esta REVISTA, p. 177. MARTÍN GONZÁLEZ, M.: *El grado de determinación de los conceptos jurídicos*, núm. 54 de esta REVISTA, páginas 197 y ss.

(15) Vid. las precauciones sobre transporte de objetos susceptibles de infección, así como la ejecución de entierros en *Idea general o Tratado de Policía*, de VALERIO LA, T., Instituto de Estudios Administrativos, Madrid, 1979, pp. 357 a 359.

(16) En este contexto es sumamente interesante la referencia a la normativa anterior al ADR o TPC. Vid., por ejemplo, Real Orden de 21 de mayo de 1879, sobre traslado de un depósito de carbón y una fragua. Real Orden de 21 de noviembre de 1879 sobre traslación de un horno de yeso y ladrillo. Real Orden de 13 de noviembre de 1880 sobre traslación de unos hornos de cal y ladrillo. Reglamento de 27 de diciembre de 1944 sobre Armas y Explosivos, regulando la fabricación, transporte, comercio y empleo de toda clase de sustancias explosivas, fulminantes y deflagrantes, como pólvoras, dinamitas, nitramitas, detonadores, etc.

(17) El riesgo no es sólo potencial, sino real, según testimonian los numerosos siniestros acaecidos.

transporte de objetos peligrosos. El término *establecimiento* es suficientemente ilustrativo para asignarle un contenido estático. El Reglamento de 30 de noviembre de 1961 sustituye el término establecimiento o industria por el de «actividades», siendo éste —según la exposición de motivos— más amplio y comprensivo. Nada empuja, en puridad de sentido, para incluir al transporte en el amplio y complejo concepto de «actividad». Pero dicha hipótesis queda literalmente desvirtuada después de analizar el contenido del mencionado Reglamento (18).

Puede extraerse de las anteriores reflexiones una consecuencia lógica: la peligrosidad es contemplada en nuestro Derecho administrativo por el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (RAM) *en su aspecto estático*; sin embargo, el Reglamento nacional sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera regula la peligrosidad *desde su perspectiva dinámica* (19).

Una vez reseñadas las consideraciones de carácter previo, entremos en el análisis del Reglamento nacional sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera.

El Real Decreto 1999/1979, de 20 de junio, por el que se aprueba un nuevo Reglamento de transporte de mercancías peligrosas por carretera (TPC) y se dictan normas complementarias al mismo, difiere del aprobado por el Decreto 1754/1976, aparte de en los detalles recogidos en su Anejo A y B, derivados de los avances tecnológicos, en varios principios importantes que ahora se introducen como novedad a fin de garantizar al máximo la seguridad. Contempla, pues, los requisitos y condiciones que han de reunir las personas encargadas de la conducción de los vehículos. Así, de acuerdo con el artículo 7.º, los conductores no deberán ingerir bebidas alcohólicas durante el tiempo de la conducción ni en las seis horas precedentes. Se establece las horas mínimas de conducción y descanso. El artículo 4.º exige a los conductores la tenencia de una autorización especial. Posteriormente, el Real Decreto 1677/1980 desarrolla el artículo 4.º en el sentido de establecer las condiciones o requisitos para el otorgamiento por la Jefatura de Tráfico de la autorización especial. La limitación de velocidad y la obligación de utilizar las autopistas o autovías si éstas tuvieran itinerarios coincidentes con la ruta prevista, quedan prescritas en los artículos 9.º y 10, respectivamente.

La sección tercera fija las normas de actuación en caso de accidente o avería. El plan de actuación tiene los siguientes cometidos: prevenir nuevos daños; efectuar rescate y cura de los posibles heridos;

(18) Únicamente la disposición transitoria segunda consigna el «traslado de la actividad».

(19) Aunque abordamos solamente el transporte por carretera, caben también incluir el Reglamento internacional de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), el Reglamento para el transporte sin riesgos de materiales radiactivos de la OIEA, el «Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure» (ADN), y el «International Maritime Dangerous Goods» (IMDG).

contener inicialmente los efectos del accidente y llegar a su control; identificar las posibles víctimas; minimizar los daños a la propiedad y al medio ambiente; atender a los damnificados; asegurar la rehabilitación del área afectada; preservar y obtener los elementos para una ulterior determinación de las causas y circunstancias del accidente.

La sección quinta versa sobre el control y sanciones. En relación a ello, la intervención de la Administración adquiere un predicamento de primer orden en la inspección, control y sanción; sea ella misma o a través de las entidades colaboradoras con la Administración (20) o sociedades de inspección independientes.

El texto del TPC es extremadamente amplio y complejo. Supera los 250.000 marginales. Obviamente, no siempre cada marginal dispone de un contenido específico. En numerosas ocasiones se hallan marginales en blanco. Su fundamentación es palmaria: la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas está condicionada al desarrollo tecnológico, a nuevas mercancías demandadas por el mercado. Por otro lado, determinadas disposiciones pueden quedar obsoletas. Así, el Decreto opta por dejar en blanco determinados marginales en previsión de ulterior concreción.

La clasificación de las materias u objetos se articulan —a tenor de lo señalado en el marginal 2.000-2 del Anejo A— del siguiente modo:

- Clase 1a Materias y objetos explosivos.
- Clase 1b Objetos cargados con materias explosivas.
- Clase 1c Inflamadores, piezas de artificio y mercancías similares.
- Clase 2 Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión.
- Clase 3 Materias líquidas inflamables.
- Clase 4.1 Materias sólidas inflamables.
- Clase 4.2 Materias susceptibles de inflamación espontánea.
- Clase 4.3 Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables.
- Clase 5.1 Materias comburentes.
- Clase 5.2 Peróxidos orgánicos.
- Clase 6.1 Materias tóxicas.
- Clase 6.2 Materias repugnantes o que puedan producir infección.
- Clase 7 Materias radiactivas.
- Clase 8 Materias corrosivas.

El anejo B versa sobre las disposiciones relativas al material de transporte y al transporte. El capítulo primero prescribe las disposiciones aplicables al transporte de materias peligrosas de todas clases.

(20) Dichas Entidades proyectan sus actividades en sectores económicos asistenciales, medio ambientales, etc., y adquieren en estos supuestos un protagonismo especial, sobre todo en la concesión de licencias de transporte de mercancías peligrosas, inspecciones periódicas, supervisión de reparaciones e informes al Ministerio correspondiente. Cfr. Real Decreto 735/79, de 20 de febrero. Real Decreto 668/1980, de 8 de febrero. Orden de 25 de febrero de 1980. Resolución de 6 de abril de 1981, de la Dirección General de Transportes Terrestres.

Allí se encuadran las condiciones especiales que deberán reunir los vehículos y sus equipos, las disposiciones generales de servicio, disposiciones especiales sobre carga, descarga y manipulación, así como las relativas a la circulación de los vehículos. Del capítulo II se desprenden las disposiciones particulares aplicables al transporte de las clases 1 a 8. Con una serie de apéndices se concluye el mencionado Decreto.

Una vez examinado someramente el Real Decreto 1999/1979 y sus respectivos anejos, resta formular un conjunto de reflexiones sobre el particular.

Al socaire del TPC se albergan materias difícilmente conciliables a mercancías peligrosas. Nos referimos concretamente a las materias *repugnantes* (clase 6.2 del TPC). El marginal 2.651 del TPC enumera las materias repugnantes o que puedan producir infección: «Los tendones frescos, recortes de pieles frescas que no estén encaladas ni saladas. Cuernos y pezuñas, huesos frescos. Huesos limpios y secos, con tal que no estén desengrasados y no desprendan ningún olor pútrido. Residuos comprimidos procedentes de la fabricación de cola de piel. La orina. El estiércol. Las piezas anatómicas, vísceras, glándulas, etc.» Ahora bien, repugnante connota todo aquello que causa repugnancia o aversión. Para el Diccionario de la Real Academia (21), repugnancia implica «oposición o contradicción entre dos cosas. Tedio, aversión a las cosas o personas. Aversión que se siente o resistencia que se opone a consentir o hacer una cosa». El Diccionario ideológico de la Lengua Española entiende como repugnante lo que causa repugnancia o asco (22). No son, por tanto, asimilables la peligrosidad con la repugnancia al darse un deslinde nítido entre ambos conceptos. Insistimos, pues, en la elasticidad que comporta la peligrosidad en nuestro Derecho positivo.

En otro orden de cuestiones, determinadas disposiciones del TPC manifiestan una sensible confusión terminológica en relación al Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (RAM). Este último califica de insalubres «las que den lugar a desprendimiento o evacuación de productos que puedan resultar directa o indirectamente perjudiciales para la salud humana» (art. 3.º, párrafo 2.º). De igual manera, «se aplicará la clasificación de nocivas a las que, por las mismas causas, puedan ocasionar daños a la riqueza agrícola, forestal o piscícola» (art. 3.º, párrafo 3.º).

Sin embargo, el TPC engloba bajo la rúbrica general de «mercancías peligrosas» materias de carácter nocivo o insalubre y responden por sus consecuencias a las dilucidaciones del RAM. La clase 6.1 del TPC sobre materias tóxicas guarda un paralelismo acusado en relación a las actividades insalubres y nocivas del RAM (23).

(21) REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de la Lengua Española*, XIX edición, Madrid, 1970.

(22) CASARES, J.: *Diccionario ideológico de la Lengua Española*, 2.ª edición, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1977.

(23) Cfr. Nomenclátor anejo al RAM y cotejarlo con el marginal 2.061 del TPC.

Estimamos, con todo ello, que el RAM suministra un concepto restringido o enteco de lo peligroso y el TPC, sin embargo, ofrece una visión amplia y extensiva (se incluyen materias repugnantes, infecciosas, tóxicas, pesticidas, etc.) (24).

Como conclusión al epígrafe, merece destacarse en el terreno de las omisiones propias del TPC las siguientes observaciones. El Reglamento nacional de mercancías peligrosas por carretera (TPC) no regula el transporte de ciertas materias que, por su naturaleza y efectos, se hallan en análogas circunstancias a otras previstas por el TPC. Apuntamos, a este respecto, el transporte de determinados virus en periodo de experimentación, bacterias que sean objeto de investigación científica, ciertos productos farmacéuticos, etc. En cualquier caso, sirvan estas consideraciones como propuestas de *iure condendo*.

IV. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO NACIONAL SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA

El TPC no es solamente un texto susceptible de modificación, sino que además precisa de ulteriores concreciones en orden a garantizar la seguridad de personas y bienes. En ocasiones se suscita una posibilidad de complementación por mandato expreso del TPC (margina 10.102-1 sobre autoridad competente; marginal 10.181-1 en relación a determinados documentos; marginal 211.140 sobre organismo designado por la autoridad competente; marginal 212.152 sobre reconocimiento de expertos, etc.).

Otras veces, el desarrollo normativo viene a completar diversas disposiciones de carácter general, carentes de contenido específico y sin aplicabilidad práctica.

Un análisis completo de las múltiples disposiciones complementarias rebasaría los límites del trabajo. Nos limitaremos a enumerarlas en el anexo a este trabajo, aunque se analizará a continuación el Real Decreto 1468/1981, de 22 de mayo, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada (25).

El Real Decreto 1468/1981 deroga al Real Decreto 2000/1979, sobre la normativa en cuestión. El nuevo texto introduce ciertas modificaciones, incluye las definiciones de expedidor, cargador, descargador y transportista. Al mismo tiempo, perfecciona el contenido y sistemática del anterior Decreto.

El título o rúbrica general del Real Decreto —normativa general de carga y control de la cantidad cargada en el transporte de mercancías peligrosas por carretera— excluye el término *descarga* (26). No obstante, las secciones segunda y tercera versan, respectivamente, so-

(24) También por extensión al ADR.

(25) Recuérdese que la tragedia de los Alfaques en julio de 1978 se produjo como consecuencia de una sobrecarga de propileno licuado a presión.

(26) Al igual que en el Real Decreto 2000/1979.

bre las instalaciones de carga, descarga y condiciones en que debe realizarse la carga y descarga. Por ello, nos inclinamos a considerar más exacto el enunciado «normativa general de carga, descarga y controles en el transporte de mercancías peligrosas por carretera».

El Decreto se estructura en tres secciones. La primera, denominada condiciones previas a la carga, define las figuras de transportista, cargador-descargador y expedidor. Posteriormente enumera las obligaciones del transportista y expedidor (arts. 2.º y 3.º). La sección segunda fija las normas a que deberán atenerse las instalaciones de carga y descarga, especificando la necesidad de que estén provistas de un dispositivo, al menos, que permita descargar con seguridad el exceso de materia cargada, así como que posean los equipos, dispositivos o productos necesarios para realizar la adecuación del vehículo o cisterna con la inertización, limpieza interior o exterior, etc. Se exige, en las instalaciones de carga, un sistema de control de la carga máxima admisible.

La sección tercera aborda las condiciones en que debe realizarse la carga y descarga. Destacamos aquí la información previa al transporte (art. 5.º); el estacionamiento de los vehículos cisternas en espera de carga y descarga (art. 6.º); entrada y permanencia de los vehículos en las plantas (art. 7.º); acondicionamiento y limpieza antes de la carga (art. 9.º); la carga y descarga (art. 11); comprobación de la carga (art. 15); la inspección final y documentación (art. 16); descarga y retorno en vacío (art. 17). Las disposiciones finales y derogatorias ponen término final al Decreto.

Una serie de organismos públicos ejercen sus competencias para desarrollar y asegurar el cumplimiento de la normativa vigente: Transporte, Sanidad, Industria, Interior (Tráfico y Protección Civil), Administración Territorial, Obras Públicas y Urbanismo, etc. Con objeto de evitar interferencias o duplicidades, el Real Decreto 2619/1981, de 19 de julio, determina las atribuciones de los Departamentos ministeriales, sin menoscabo de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas.

Al efecto de mantener la necesaria unidad entre los diferentes aspectos de la seguridad en el transporte y permitir la evolución de las prescripciones sobre el desarrollo de la producción química y tecnológica en las diversas modalidades del transporte de mercancías peligrosas, el Decreto 2619/1981 crea la Comisión Interministerial de transporte de mercancías peligrosas, siendo ésta un «órgano administrativo encargado de la coordinación de las actuaciones en esta materia». Aparecen aquí los principios de eficacia y coordinación consagrados por el artículo 103.1 de la Constitución de 1978.

En Francia existe una Comisión similar (CITMD) con participación de la Administración (Sanidad, Seguridad Social, Marina Mercante, Interior, Trabajo, Desarrollo Industrial y Científico, Medio Ambiente, Transporte, etc.), así como de sectores productivos y de transporte (sindicatos, organismos profesionales, federaciones de transportes, etc.).

Una de las tareas primordiales es la de asegurar la coordinación entre los interesados y la adaptación del Reglamento francés de 1945 a las nuevas necesidades del desarrollo industrial, es decir, a los cambios comerciales, tecnológicos y a la seguridad en general.

De otro modo, la CITMD ha emprendido la reforma total del actual Reglamento en atención a las nuevas concepciones, especialmente en el área internacional (27).

Alfonso OJEDA MARÍN

Profesor Ayudante de Derecho Administrativo
Universidad Complutense

A N E X O

- Real Decreto número 2101/1976, de 10 de agosto, por el que se proroga la entrada en vigor de las disposiciones relativas a vehículos, cisternas, vehículos-cisternas que serán de aplicación en las fechas que en el mismo Decreto se especifican. («BOE» de 9 de septiembre de 1976.)
- Orden de la Presidencia del Gobierno de 28 de junio de 1977 sobre etiquetas de productos químicos. («BOE» de 13 de julio de 1977.)
- Orden de 21 de octubre de 1977 sobre homologación de paneles de señalización de vehículos que transportan materias peligrosas. («BOE» de 28 de junio de 1978.)
- Orden de 31 de octubre de 1977 por la que se establece la declaración de porte en los transportes de ámbito nacional o comarcal. («BOE» de 28 de junio de 1978.)
- Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres por la que se aprueba el modelo oficial de declaración administrativa de porte para servicio privado de mercancías y se fija el procedimiento de distribución y control. («BOE» de 28 de julio de 1978.)
- Orden de 27 de septiembre de 1978 por la que se regula la forma de entrada en vigor de la Orden de 23 de junio de 1978, relativa a las declaraciones de porte. («BOE» de 30 de septiembre de 1978.)
- Orden de 26 de diciembre de 1978 por la que se dictan normas en relación con la importación de mercancías peligrosas. («BOE» de 11 de enero de 1979.)
- Orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 23 de enero de 1979 por la que se elevan en un 6,7 por 100 las tarifas vigentes en los servicios discrecionales de transporte de líquidos y gases en vehículos-cisternas cuando se trate de materias peligrosas. («BOE» de 30 de enero de 1979.)
- Orden de 20 de febrero de 1979 por la que se aprueban las normas de construcción y ensayo de cisternas para el transporte de mercancías peligrosas por carretera y se regula su homologación. («BOE» de 18 de abril de 1979.)
- Real Decreto 735/1979, de 20 de febrero, donde se fijan las normas generales que deben cumplir las Entidades Colaboradoras. («BOE» de 9 de abril de 1979.)
- Real Decreto 1244/1979, de 4 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Aparatos a Presión. («BOE» de 29 de mayo de 1979.)

(27) Cfr. LAMY TRANSPORT: *Marchandises dangereuses*, abril, 1980, Lamy, S. A., Paris, 1980, p. 9.

TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

- Resolución de la Dirección General de Tráfico sobre prohibición de circulación, durante determinados días, de los vehículos que transporten mercancías peligrosas («BOE» de 21 de julio de 1979.)
- Real Decreto 2000/1979, de 29 de junio, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. («BOE» de 23 de agosto de 1979.)
- Resolución de la Dirección General de Transportes Terrestres sobre autorizaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera para vehículos especiales con referencia a la Orden de 29 de junio de 1979. («BOE» de 14 de noviembre de 1979.)
- Orden de 27 de marzo de 1980 por la que se establece el régimen y programa para la realización de los cursos de formación específica de conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas por carretera. («BOE» de 12 de abril de 1980.)
- Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se modifica la de 2 de julio de 1979 relativa a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas en domingos, festivos y sus vísperas. («BOE» de 9 de mayo de 1980.)
- Orden de 27 de junio de 1980 reguladora de las autorizaciones de transporte público de mercancías por carretera para el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 30 de junio de 1981.
- Resolución de 29 de julio de 1980, de la Dirección General de Tecnología y Seguridad Industrial, sobre procedimiento administrativo para la extensión de los certificados de seguridad de mercancías peligrosas. («BOE» de 8 de agosto de 1980.)
- Real Decreto 1677/1980, de 29 de agosto, por el que se aplazan y modifican los artículos 4.º y 8.º y marginal 10.171 y anejo III del Reglamento Nacional de Mercancías Peligrosas por Carretera. («BOE» de 1 de septiembre de 1980.)
- Orden de 27 de noviembre de 1980 por la que se modifica el formato de la libreta individual de control de los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas. («BOE» de 19 de diciembre de 1980.)
- Resolución de 11 de marzo de 1981, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se publican las tarifas actualizadas en los servicios discrecionales de transporte especializado en líquidos y gases en vehículos cisternas (mercancías peligrosas). («BOE» de 17 de marzo de 1981.)
- Resolución de 21 de abril de 1981, de la Dirección General de Electrónica e Informática, por la que se delegan determinadas facultades en el subdirector general de Seguridad Industrial y en los jefes de Servicio de Técnicos y Productos Peligrosos, y de Seguimiento e Inspección de ITV. («BOE» de 28 de abril de 1981.)
- Real Decreto 1468/1981, de 22 de mayo, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. («BOE» de 21 de julio de 1981.)
- Real Decreto 2619/1981, de 19 de junio, por el que se crea la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas y se determinan las competencias en la materia de los distintos Departamentos. («Boletín Oficial del Estado» de 6 de noviembre de 1981.)
- Real Decreto 2916/1981, de 30 de octubre, por el que se establece la obligatoriedad del uso de los tacógrafos en los vehículos automóviles de transporte de personas y mercancías. («BOE» de 12 de diciembre de 1981.)
- Real Decreto 2965/1981, de 13 de noviembre, sobre inspección, sanciones y delegación de atribuciones a diversos entes preautonómicos en materia de transporte. («BOE» de 19 de diciembre de 1981.)
- Resolución de 23 de diciembre de 1981, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se homologan las tarifas de referencia de los servicios discrecionales de transporte especializado de líquidos y gases en vehículos cisternas (mercancías peligrosas). («BOE» de 1 de enero de 1982.)

CRONICA ADMINISTRATIVA

- Enmiendas propuestas por los Países Bajos a los anejos A y B del Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), comunicadas el 18 de septiembre de 1979 por el secretario general de las Naciones Unidas. («BOE» de 21 de enero de 1982.)
- Enmiendas propuestas por Suiza a los anejos A y B del Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), comunicadas por el secretario general de las Naciones Unidas el 1 de julio de 1981. («BOE» de 6 de abril de 1982.)
- Real Decreto 722/1982, de 5 de marzo, por el que se modifica el artículo 4.º, apartado tercero, del Real Decreto 1488/1981, de 22 de mayo, sobre normativa de carga y control de la cantidad cargada en el transporte de mercancías peligrosas por carretera. («BOE» de 17 de abril de 1982.)
- Corrección de errores en el texto de las enmiendas propuestas por Suiza a los anejos A y B del Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), comunicadas por el secretario general de las Naciones Unidas el 1 de julio de 1981. («BOE» de 21 de agosto de 1982.)