

## III

(Otros actos)

## ESPACIO ECONÓMICO EUROPEO

## DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 258A/13/COL

de 25 de junio de 2013

**por la que se acepta una solicitud de excepción en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a) del Acto referido en el punto 13c del capítulo I del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas) para autorizar el transporte de mercancías peligrosas según lo descrito en el artículo 12 del Reglamento Noruego nº 384, de 1 de abril de 2009, relativo al transporte interior de mercancías peligrosas (Forskrift om landtransport av farlig gods, en lo sucesivo «el reglamento noruego») a condición de que la empresa de transportes cuente con un consejero de seguridad; y de que quienes manejen y transporten residuos peligrosos reciban formación especial antes de que se les autorice a hacerlo**

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC,

Visto el Acto mencionado en el punto 13c del capítulo I del anexo XIII del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo,

*Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (en lo sucesivo, «el Acto»),*

adaptada al Acuerdo EEE por el protocolo 1 del mismo,

Visto el artículo 9 del Acto y las Decisiones nº 3/12/SC y nº 4/12/SC del Comité Permanente,

Vista la Decisión nº 88/13/COL del Órgano de Vigilancia de la AELC, de 27 de febrero de 2013 (ref. nº 661691) de presentar al Comité de Transporte de la AELC proyectos de las medidas que debe adoptar el Órgano de Vigilancia de la AELC con respecto a la solicitud de Noruega, y, por la que se faculta al miembro competente del Colegio para adoptar la decisión final si el Comité de Transporte de la AELC aprueba el proyecto de decisión por unanimidad,

Considerando lo siguiente:

En nombre del Gobierno noruego, mediante carta al Órgano de 17 de octubre de 2011 (ref. nº 611939), solicitó cuatro excepciones y una autorización para una medida restrictiva en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a), y el artículo 5, apartado 2,

del Acto. La solicitud aclara que las excepciones constituirían disposiciones actuales del ordenamiento jurídico nacional con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12, 13, 16, 21 y 28 del Reglamento noruego.

En una Comunicación de 24 de agosto de 2012, el Gobierno noruego informó al Órgano de que retiraba su solicitud de excepción relativa al artículo 21 del Reglamento noruego (equipos pirotécnicos de emergencia).

De conformidad con el artículo 9 de la Directiva 2008/68 y las decisiones nº 3/12/SC y 4/12/SC del Comité Permanente, el Órgano de Vigilancia presentó, el 5 de octubre de 2012, un primer proyecto de medidas a enviar al Comité de transporte de la AELC (en lo sucesivo, «el Comité», ref. nº 648711 y 643174).

Estos proyectos de medidas estaban basados en un informe de evaluación de riesgos con fecha de 14 de junio de 2012, encargado por el Órgano de Vigilancia a «Det Norske Veritas» (DNV) (ref. nº 640432).

El 8 de noviembre de 2012, el Comité se reunió y debatió la primera propuesta de medidas (ref. nº 652659, acta de la reunión).

Mediante carta de 26 de noviembre de 2012 (ref. nº 654691), el Gobierno noruego retiró los artículos 13 (vehículo-cisterna de aeropuerto), 16 (válvula de seguridad) y 28 (unidades de transporte EX/II/III) de su solicitud de excepción, manteniendo su solicitud de excepción en lo que se refiere al artículo 12 (transporte de residuos peligrosos).

En consecuencia, la excepción restante solicitada en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a) del Acto se refiere al artículo 12 del Reglamento noruego por el que se autoriza el transporte de residuos peligrosos en Noruega. A continuación se transcribe la referencia legislativa citada:

«Artículo 12 — Transporte de residuos peligrosos

1. El transporte de hasta 500 kg netos de mercancías peligrosas por unidad de transporte/vagón de ferrocarril, clasificadas como residuos peligrosos de acuerdo con la normativa de residuos, solo estará sujeto a los requisitos ADR y RID en cuanto a los envases, las cisternas, el marcado, el embalaje en común y los documentos de transporte.

2. Cuando se procede a la recogida de residuos líquidos entregados en latas, cajas, etc., podrán utilizarse envases exteriores, como los bidones autorizados por las Naciones Unidas, grandes recipientes para mercancías a granel rígidos o grandes embalajes. Los restos de cola, pintura, soluciones resinosas o sustancias similares en envases de hasta 10 litros podrán transportarse en paletas con abrazaderas, si están debidamente asegurados contra las fugas.

3. Los residuos peligrosos de los hogares pueden transportarse en cajas especiales con tapas securizadas. Estas cajas deberán llevar la marca «Residuos peligrosos». Los requisitos ADR/RID sobre embalaje mixto no son obligatorios si se adoptan medidas suficientes para evitar cualquier riesgo de reacciones peligrosas.

4. El formulario de declaración de conformidad con la normativa sobre residuos puede utilizarse como documento de transporte.»

A este respecto, las propuestas de medidas sometidas a la consideración del Comité, el 5 de octubre de 2012 establecen lo siguiente:

«[La] solicitud de excepción en relación con el artículo 12 del Reglamento noruego sobre el transporte de residuos peligrosos debe aceptarse en la medida en que la empresa de transporte cuente con un consejero de seguridad ADR y si los conductores disponen de permiso de conducir de la clase C o D. Para el resto, debe ser rechazada.»

En su carta de 26 de noviembre de 2012, el Gobierno noruego indicó lo siguiente:

«Artículo 12 Transporte de residuos peligrosos

El Gobierno noruego mantiene su solicitud ante el Órgano de Vigilancia de una excepción nacional en relación con este artículo, con algunos ajustes.

Noruega desea señalar que el permiso de conducir prorrogado de los conductores de los vehículos (clase C o D) no es relevante para la seguridad del transporte de mercancías peligrosas.

La excepción solo comprenderá el ADR. Además, las empresas deberán tener un consejero de seguridad ADR/RID. Las personas que manejan y transportan residuos peligrosos deben recibir formación especial antes de ser autorizadas.»

A petición del Órgano de Vigilancia, el Gobierno noruego facilitó la siguiente aclaración mediante un correo electrónico de 13 de diciembre de 2011 (ref. nº 656664) respecto a sus propuestas de modificación:

«La propuesta alternativa, relativa a los requisitos de formación, se limita al transporte por carretera y solo implica que los conductores de vehículos que transporten residuos peligrosos deberán recibir formación sobre:

- las disposiciones generales aplicables al transporte de residuos peligrosos;
- los principales tipos de peligros, incluidos el marcado y etiquetado correspondientes;
- las medidas preventivas y de seguridad apropiadas a los diferentes tipos de riesgo;
- la seguridad de las operaciones de carga, descarga y transporte de residuos peligrosos;
- el objeto y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos;
- información básica para minimizar la probabilidad de incidentes;
- los procedimientos aplicables en caso de emergencia, incluidas las medidas que puedan resultar necesarias para su propia seguridad y la de la población y el medio ambiente en caso de incidente;
- concienciación en materia de seguridad.

El registro de la formación recibida por los conductores deberá ser conservado por el empleador y puesto a disposición del conductor o la autoridad competente a petición de los mismos.

La redacción exacta de la revisión del artículo 12 no está aún completada, pero la propuesta recoge el espíritu y la letra del Reglamento revisado.»

El 16 de enero de 2013 (ref. nº 659861) DNV manifestó que, en su opinión, las medidas sugeridas por el Gobierno noruego sobre la formación especial de los conductores sería más adecuada que la propuesta inicial de DNV de un permiso de conducción de clase C o clase D.

El 18 de enero de 2013 y el 1 de febrero de 2013 (ref. nº 659983 y nº 661423), el Gobierno noruego modificó de nuevo su propuesta sobre los requisitos de formación en los siguientes términos:

«Las normas que regulan el transporte de mercancías peligrosas por túneles de carretera y las medidas apropiadas de reducción de riesgos y las acciones de respuesta en caso de emergencia para dicho transporte.»

«La duración de la formación será de un mínimo de 6 unidades de formación. El registro de la formación recibida por el conductor deberán ser conservado por el empleador y puesto a disposición del conductor o la autoridad competente, a petición de los mismos.»

El 27 de febrero de 2013, el Órgano de Vigilancia decidió presentar en consecuencia al Comité un proyecto de medidas modificadas que deberá adoptar el Órgano respecto a la solicitud de excepción restante de Noruega en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a), del Acto relativo al transporte de residuos peligrosos (Decisión n° 88/13/COL); y facultando al miembro competente del Colegio a adoptar la decisión final si el Comité aprueba el proyecto de medidas por unanimidad.

Mediante correos electrónicos de 1 y 13 de marzo de 2013, respectivamente, los miembros del Comité de transporte de la AELC aprobaron por unanimidad esos proyectos de medidas (ref. n° 666005, 665893 y 664435).

Por consiguiente, el Órgano de Vigilancia puede conceder a Noruega la solicitud de excepción restante en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a) del Acto.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

La solicitud de excepción correspondiente al artículo 12 del Reglamento noruego sobre el transporte de residuos peligrosos, en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a) del Acto en que se establece que «Siempre que no se ponga en peligro la seguridad, los Estados miembros podrán solicitar excepciones a lo prescrito en el anexo I, sección I.1...», es decir el anexo que contiene el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (en lo sucesivo «el acuerdo ADR») debe aceptarse a condición de que la empresa de transporte disponga de un consejero de seguridad ADR y de que las personas que manejan y transportan residuos peligrosos reciban formación especial antes de que se les autorice a hacerlo <sup>(1)</sup>.

Los conductores de vehículos que transporten residuos peligrosos deberán recibir formación sobre:

- las disposiciones generales aplicables al transporte de residuos peligrosos;
- los principales tipos de peligros, incluidos el marcado y etiquetado correspondientes;
- las medidas preventivas y de seguridad apropiadas a los diferentes tipos de riesgo;

- la seguridad de las operaciones de carga, descarga y transporte de residuos peligrosos;
- el objeto y funcionamiento del equipo técnico de los vehículos;
- información básica para minimizar la probabilidad de incidentes;
- los procedimientos aplicables en caso de emergencia, incluidas las medidas que puedan resultar necesarios para su propia seguridad y la de la población y el medio ambiente en caso de incidente;
- las normas que regulan el transporte de mercancías peligrosas por túneles de carretera y las medidas apropiadas de reducción de riesgos y las acciones de respuesta en caso de emergencia para dicho transporte.
- concienciación en materia de seguridad.

La duración de la formación será de un mínimo de 6 unidades de formación. El registro de la formación recibida por los conductores deberá ser conservado por el empleador y puesto a disposición del conductor o la autoridad competente a petición de los mismos.

#### Artículo 2

La excepción prevista en el artículo 1 de la presente Decisión expirará el 26 de septiembre de 2015

#### Artículo 3

La excepción prevista en el artículo 1 de la presente Decisión se publicará en la sección EEE del *Diario Oficial de la Unión Europea* y en el Suplemento EEE del mismo, de conformidad con el punto 6 del Protocolo n° 1 del Acuerdo EEE.

#### Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Noruega y entrará en vigor previa notificación por escrito a dicho país.

#### Artículo 5

El texto de la presente Decisión en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 25 de junio de 2013.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Sverrir Haukur GUNNLAUGSSON  
Miembro del Colegio

Xavier LEWIS  
Director

<sup>(1)</sup> El artículo 12 se aplica únicamente al transporte por carretera.