

652 *CORRECCIÓN de errores de la Orden EHA/3895/2004, de 23 de noviembre, por la que se aprueba el modelo 198, de declaración anual de operaciones con activos financieros y otros valores mobiliarios, así como los diseños físicos y lógicos para la sustitución de sus hojas interiores por soporte directamente legible por ordenador y se establecen las condiciones y el procedimiento para su presentación telemática a través de internet y por teleproceso y se modifican las Órdenes de aprobación de los modelos de declaración 193, 296 y 347.*

Advertido error en la Orden citada publicada en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 287, de 29 de noviembre de 2004, se procede a efectuar la oportuna rectificación:

En la descripción del contenido del campo «PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN» (posiciones 188-192) de los diseños físicos y lógicos del Anexo II que figura en la página 39433, debe suprimirse el último párrafo:

«Si se trata de operaciones con el mismo porcentaje de participación de todos los declarados, se configurará a ceros.»

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

653 *REAL DECRETO 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores.*

El aumento, desde los años 50, del uso de contenedores de carga para el envío de productos por mar y la construcción de buques portacontenedores especializados ha incrementado el interés por mejorar la seguridad en el transporte de dichos contenedores. Con este real decreto se pretende incrementar las garantías que deben acompañar a todo transporte de contenedores y atender las exigencias legales derivadas de los cambios normativos en la materia.

Este real decreto persigue, por tanto, diversas finalidades. La primera de ellas, la incorporación de las modificaciones introducidas en el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), de 2 de diciembre de 1972. La experiencia adquirida desde que se publicó la Orden de 31 de julio de 1979, por la que se establecieron normas para la aplicación de dicho convenio, hace igualmente necesaria la armonización y aprobación de una nueva normativa en la materia.

En segundo lugar, las principales enmiendas experimentadas por el Convenio (CSC), dirigidas a la reforma de importantes aspectos técnicos, justifican también el establecimiento de un conjunto de normas que garanticen la aplicación uniforme de dicho convenio en España. Se trata, sobre todo, de dar cumplimiento de esta forma a lo dispuesto en la Circular CSC/100/Cir. de la Organización Marítima Internacional (OMI), en la redacción dada por la Circular CSC/124/Cir., que modifica la anterior.

En tercer lugar, a través de este nuevo real decreto se busca satisfacer las peticiones y requerimientos contenidos en las últimas recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, especialmente en materia de

muestreos de control en los puertos y en las terminales de distribución de contenedores ferroviarios, así como, cuando sea posible, en carretera, y facilitar así su desarrollo, a través de la fijación de las medidas oportunas para una mejor verificación de su aplicación.

Paralelamente, resulta de suma importancia integrar en nuestra legislación las reformas que afectan a las actuaciones de los nuevos organismos de control, autorizados de acuerdo con el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la infraestructura para la calidad y la seguridad industrial.

Este real decreto ha sido sometido al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, previsto en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, modificada por la Directiva 98/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de julio de 1998, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información, el cual incorpora las anteriores directivas al ordenamiento interno español.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de diciembre de 2004,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Constituye el objeto de este real decreto definir y reglamentar todos los aspectos constructivos, operativos, de seguridad, de inspección y control de los contenedores sujetos al Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), para conseguir una aplicación uniforme en España que sea acorde con las recomendaciones de la Circular CSC/100/Cir. de la Organización Marítima Internacional (OMI) y con las exigencias del propio convenio.

2. Este real decreto se aplicará a los contenedores definidos en el artículo II del Convenio (CSC), dedicados al transporte nacional e internacional de mercancías, con excepción de los contenedores construidos especialmente para el transporte aéreo.

Artículo 2. *Definiciones y siglas.*

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Convenio (CSC): el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores de 1972, adoptado en la conferencia organizada conjuntamente por la Organización de Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI) en colaboración con la Comisión Económica para Europa, junto con las enmiendas vigentes a dicho convenio.

b) Contenedor: el elemento de equipo de transporte con las siguientes características:

1.º De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido.

2.º Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.

3.º Construido de manera que pueda sujetarse y/o manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin.

4.º De un tamaño tal que la superficie delimitada por las cuatro esquinas inferiores exteriores sea, por lo menos, de 14 m² (150 pies cuadrados) o, por lo menos, de siete m² (75 pies cuadrados), si lleva cantoneras superiores.

El término contenedor no incluye los vehículos ni los embalajes; no obstante, sí quedan incluidos dentro de esta definición los contenedores transportados sobre chasis.

c) Cantoneras: el conjunto de aberturas y de caras situadas en las esquinas superiores y/o inferiores del contenedor para su manipulación, apilamiento y/o sujeción.

d) Administración del Estado del contenedor: las autoridades competentes del Estado parte contratante del Convenio (CSC) bajo cuya responsabilidad son aprobados los contenedores.

e) Aprobación: la decisión de una Administración por la que se declara que un determinado modelo, tipo o unidad de contenedor reúne las condiciones de seguridad previstas por el Convenio (CSC).

«Aprobado» significa aprobado por la Administración competente en cada caso.

f) Transporte internacional: todo transporte cuyos puntos de partida y destino están situados en el territorio de dos Estados de los cuales al menos uno de ellos esté sujeto a la aplicación del Convenio (CSC). Este convenio será también de aplicación cuando una parte de un transporte efectuado entre dos Estados se lleve a cabo en el territorio de otro que sea parte contratante del Convenio (CSC).

g) Carga: el conjunto de bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase transportados en los contenedores.

h) Contenedor nuevo: el contenedor cuya construcción empezó en la fecha de entrada en vigor del Convenio (CSC) o con posterioridad a ella.

i) Contenedor existente: todo contenedor que no es nuevo.

j) Placa de aprobación (CSC): es la placa de aprobación relativa a la seguridad de los contenedores según el Convenio (CSC).

k) Propietario: el propietario con arreglo al derecho nacional del Estado parte contratante del Convenio (CSC) o el arrendatario o depositario en caso de que éste, en virtud de un contrato con aquél, esté facultado para asumir la responsabilidad del propietario con respecto a la conservación y examen del contenedor.

l) Modelo de contenedor: el modelo aprobado por la Administración del Estado del contenedor.

m) Contenedor de la serie: todo contenedor fabricado de conformidad con el modelo aprobado por la Administración del Estado parte contratante del Convenio (CSC).

n) Tipo de contenedor: un contenedor representativo de los que se han fabricado o se fabricarán en serie según un modelo.

ñ) Peso bruto máximo de utilización (R): el peso máximo permitido del contenedor y su carga.

o) Tara: el peso del contenedor vacío, incluido el material auxiliar fijado al contenedor con carácter permanente.

p) Carga útil máxima autorizada (P): la diferencia entre el peso bruto máximo de utilización y la tara.

q) RID: Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril, anejo al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980.

r) ADR: Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957.

s) IMDG: Código Marítimo Internacional para el transporte de mercancías peligrosas, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

t) ACEP: programa aprobado por una autoridad competente de un Estado parte contratante del Convenio

(CSC) para la realización de exámenes continuos por parte de un propietario de contenedores.

u) UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles.

CAPÍTULO II

Construcción, certificados de conformidad de modelo, tipo o unidad de contenedor, modificaciones de contenedores y contenedores fabricados en otros Estados. Actuaciones de la autoridad competente

Artículo 3. *Certificado de conformidad y placa de aprobación (CSC).*

1. Los contenedores fabricados con posterioridad al 13 de septiembre de 1977, dedicados al transporte nacional e internacional de mercancías con origen o destino en España, deberán contar con un certificado de conformidad según el modelo, tipo o unidad de contenedor aprobado en España o en alguno de los Estados que forman parte del Convenio (CSC). Asimismo, deberán llevar una placa de aprobación (CSC) de acuerdo con lo dispuesto en el propio convenio.

2. Los contenedores fabricados con anterioridad al 13 de septiembre de 1977, destinados al transporte nacional o internacional de mercancías con origen o destino en España, que no dispongan del mencionado certificado de conformidad, deberán ir provistos de una placa de aprobación (CSC) con un número de contraseña expedida por la autoridad competente del Estado parte del Convenio (CSC).

Artículo 4. *Certificado de conformidad de contenedores nuevos por modelo, tipo o unidad de contenedor.*

1. Los contenedores nuevos estarán en posesión de un certificado de conformidad que acredite el cumplimiento de las prescripciones específicas de este artículo y de las normas y pruebas estructurales del anexo II del Convenio (CSC).

2. El certificado de conformidad deberá referirse a un modelo o tipo de contenedor o a una unidad en concreto.

3. Los certificados de conformidad de los contenedores fabricados en España serán expedidos por los organismos de control autorizados.

A tal efecto, cuando los fabricantes, importadores o sus representantes debidamente autorizados deseen obtener el certificado de conformidad de un contenedor, solicitarán su expedición al organismo de control que cuente con la correspondiente autorización por parte de la comunidad autónoma donde aquéllos tengan su fábrica o domicilio social, respectivamente, para lo cual presentarán el proyecto técnico acompañado de planos del contenedor, realizados por un técnico competente, y el certificado de ensayos de las pruebas estructurales que exige el Convenio (CSC), en cada caso concreto.

Deberá adjuntarse, asimismo, la declaración del fabricante o del importador autorizado por el fabricante, en la que se compromete a:

a) Presentar a un laboratorio oficial autorizado por la autoridad competente todo modelo, tipo o unidad de contenedor nuevo para la obtención del certificado de conformidad expedido por un organismo de control autorizado.

b) Comunicar previamente a un organismo de control autorizado las modificaciones que pretende introducir en el modelo, tipo o unidad de contenedor y obtener su aprobación antes de colocar la placa de aprobación (CSC), exigida por el Convenio (CSC).

c) Colocar dicha placa de aprobación (CSC) en los contenedores de la serie, únicamente bajo la supervisión

de un organismo de control que troquelará todas las placas de los contenedores, una vez inspeccionados.

d) Llevar un registro de los contenedores fabricados según el modelo o tipo de contenedor aprobado o de una unidad en concreto. Este registro contendrá los números de identificación del fabricante, las fechas de entrega y los nombres y direcciones de aquellos a los que se entreguen los contenedores.

4. Los organismos de control autorizados podrán conceder un certificado de conformidad a los contenedores fabricados que constituyan una modificación de un modelo, tipo o unidad de contenedor aprobado previamente, cuando consideren que las modificaciones introducidas por el fabricante no influyen en la validez de las pruebas realizadas para la aprobación del modelo, tipo o unidad de contenedor de que se trate.

5. Con la documentación presentada en los organismos de control, éstos, siempre que realicen actuaciones de certificación de conformidad, solicitarán la asignación de la contraseña en la forma en que disponga el órgano competente de la comunidad autónoma donde el fabricante tenga su fábrica o el importador su domicilio social. Para cumplir con las obligaciones que el Convenio (CSC) establece para los Estados parte, se mantendrá el registro de contraseñas de tipo de contenedores en la Dirección General de Desarrollo Industrial.

El organismo de control, una vez esté en posesión de la contraseña, extenderá la certificación de conformidad, de acuerdo con todas las normas del Convenio (CSC), y remitirá dos copias del expediente técnico y de la certificación a la autoridad competente de la comunidad autónoma donde el fabricante tenga su fábrica o el importador tenga su domicilio social.

Artículo 5. Contenedores fabricados en otros Estados miembros de la Unión Europea o en países miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio.

Los contenedores fabricados en otros Estados miembros de la Unión Europea (UE) o en Estados integrantes de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), incluyendo sus posibles modificaciones, inspecciones y revisiones o reparaciones, realizadas en el Estado de fabricación, se considerarán igualmente válidos siempre que satisfagan los mismos niveles de seguridad y de observancia del Convenio (CSC).

Artículo 6. Actuaciones de la autoridad competente.

1. Para que el propietario de un contenedor con certificado de conformidad pueda modificarlo, de forma que suponga cambios estructurales, precisará autorización previa de la autoridad competente de la comunidad autónoma donde tenga su domicilio. Dicha autoridad podrá exigir, antes de autorizar a un organismo de control la expedición de un certificado de conformidad, que el contenedor sea sometido a las pruebas que procedan.

2. La autoridad competente de la comunidad autónoma no autorizará al fabricante a colocar la placa de aprobación (CSC) sobre la base de un certificado de conformidad por modelo, tipo o unidad de contenedor, expedida por un organismo de control autorizado, a menos que tenga la certeza de que el fabricante ha establecido un sistema de control interno de la producción que asegura que los contenedores fabricados se ajustan al tipo aprobado.

3. Para garantizar que los contenedores de la misma serie se fabrican según el modelo, tipo o unidad de contenedor aprobado, la autoridad competente de la comunidad autónoma examinará por sí misma o por medio de un organismo de control autorizado tantas unidades como

considere necesario, en cualquier etapa de la producción de la serie de que trate.

4. Antes de iniciar la producción de cada nueva serie de contenedores que deban fabricarse conforme a un modelo, tipo o unidad de contenedor aprobado, el fabricante deberá comunicarlo a la autoridad competente de la comunidad autónoma.

CAPÍTULO III

Reparaciones, inspecciones periódicas, placas de aprobación (CSC) y reparaciones por accidentes de contenedores

Artículo 7. Reparaciones o sustituciones de partes de contenedores.

1. Las reparaciones o sustituciones de contenedores que afecten a su estructura, paredes o piso se efectuarán bajo la supervisión de un organismo de control autorizado, que, mediante el uso de la técnica de muestreo, examinará como mínimo un contenedor de cada tres.

2. En cualquier caso, finalizada la reparación, el organismo de control emitirá una certificación por contenedor acreditativa de que no se han visto disminuidas las condiciones de seguridad de los contenedores que han sido objeto del citado muestreo. El organismo de control llevará un libro registro de las unidades inspeccionadas.

3. Las sustituciones o reparaciones que consistan simplemente en pequeñas sustituciones o leves reparaciones de elementos del contenedor idénticos a los del contenedor original, sin realización de soldaduras, no precisan supervisión de un organismo de control autorizado. No obstante lo anterior, la autoridad competente podrá exigir condiciones más estrictas en el caso de contenedores-cisternas destinados a mercancías peligrosas.

Artículo 8. Aprobación de contenedores existentes que no son defectuosos, pero que carecen de placa de aprobación (CSC) o que lleven una placa cuyo texto es ilegible o incorrecto.

1. Los contenedores que no cumplan las condiciones del artículo 3 no podrán utilizarse para el transporte nacional o internacional y quedarán detenidos.

2. No obstante, cuando la autoridad competente de la comunidad autónoma tenga pruebas de que los contenedores que no cumplen las exigencias de este real decreto han estado previamente en servicio, podrá eximirlos del cumplimiento de los requisitos relativos a los planos y a la realización de pruebas, en el caso de que se presentasen para su aprobación, salvo las pruebas de izada y de resistencia de piso que serán llevadas a cabo por un organismo de control en las dependencias de un laboratorio oficial autorizado, previo acuerdo técnico entre ambos.

De no existir ese acuerdo técnico entre el organismo de control y el laboratorio oficial autorizado, la autoridad competente podrá permitir excepcionalmente la realización de las pruebas al organismo de control, siempre que éste disponga de los medios adecuados según el Convenio (CSC).

Si las pruebas citadas tuviesen un resultado favorable y el informe del organismo de control certificase que el contenedor cumple las condiciones del Convenio (CSC) y que su uso normal no genera ningún riesgo o peligro, la autoridad competente autorizará la colocación de la placa de aprobación (CSC), para lo cual se seguirá el procedimiento de asignación y registro de contraseña recogido en el artículo 4.

El organismo de control correspondiente, una vez troquelada la placa de aprobación (CSC), mandará a la autoridad competente el informe favorable sobre el resultado de las pruebas y una fotografía en color de la placa y otra

del conjunto del contenedor para su verificación y archivo.

Lo dispuesto en este apartado no será aplicable respecto de los contenedores-cisterna destinados al transporte de mercancías peligrosas.

3. En el caso de pérdida de la placa de aprobación (CSC) de un contenedor, su propietario está obligado a mandar al organismo de control que haya realizado la inspección, por medio de fax o por el procedimiento más rápido posible, los datos de la placa y el certificado de las pruebas favorables para la instalación de un duplicado de la placa, para que pueda continuar su viaje, sin que sea necesario que el organismo de control notifique a la autoridad competente esta circunstancia. No obstante, si en el plazo de 72 horas el organismo de control no ha colocado la placa debido a la falta de los datos citados, el contenedor quedará detenido.

Artículo 9. *Placa de aprobación (CSC) de contenedores.*

1. En todo contenedor aprobado, el organismo de control fijará, en lugar visible y junto a cualquier otro distintivo oficial, una placa de aprobación (CSC), siguiendo las directrices y requisitos fijados en el apéndice del anexo I del Convenio (CSC).

2. La presencia de la placa de aprobación (CSC) no exime al fabricante o importador de la obligación de colocar las marcas de indicaciones exigidas por otras normas de aplicación.

Artículo 10. *Inspecciones periódicas de los contenedores y comprobación de su idoneidad.*

1. La comprobación de idoneidad de los contenedores con lo establecido en el Convenio (CSC) podrá realizarse por alguno de los métodos establecidos en el anexo I de este real decreto.

2. En el caso de que la comprobación de idoneidad de un contenedor se realice por un organismo de control, éste expedirá un certificado conforme a lo dispuesto en el anexo II, al que acompañará unas fotografías de las placas del contenedor, y remitirá una copia del certificado y otra de las fotografías a la autoridad competente y al propietario. Además, el organismo de control tiene la obligación de conservar la correspondiente documentación durante 12 años.

Artículo 11. *Daños sufridos accidentalmente por los contenedores.*

1. En el caso de que un contenedor sufra un daño por accidente que afecte a su estructura, paredes o suelo según los valores del anexo III, deberá someterse a la inspección de un organismo de control autorizado, que certificará si se han visto o no disminuidas sus condiciones de seguridad y si el estado del contenedor le permite seguir ostentando la placa de aprobación (CSC), o bien si debe ser sometido a reparación antes de poder autorizarse nuevamente la utilización de dicha placa. Una vez reparado el contenedor, deberá someterse a una nueva inspección a los efectos indicados.

2. El organismo de control retirará la indicada placa hasta que se realice satisfactoriamente la reparación cuando, a su juicio, el contenedor no cumpla las condiciones de seguridad exigibles, levantará acta de tal retirada y remitirá fotocopia del acta citada a la autoridad competente, la cual podrá determinar el procedimiento que debe seguirse o dejar al organismo de control seguir su procedimiento conforme al Convenio (CSC).

CAPÍTULO IV

Laboratorios, organismos de control y controles según el artículo VI del Convenio (CSC), defectos importantes de los contenedores y otros aspectos técnicos

Artículo 12. *Laboratorios oficiales.*

1. Los ensayos oficiales de los contenedores se realizarán siempre en presencia de un inspector del organismo de control.

2. Todas las certificaciones de ensayos deben ser firmadas por el jefe del laboratorio y por el inspector del organismo de control.

3. Los laboratorios deben tener obligatoriamente la acreditación de cumplimiento de la norma europea aplicable (UNE-EN ISO/IEC 17025/2000 o norma vigente en cada momento) expedida por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o acreditación equivalente extranjera reconocida como tal por la autoridad competente del Estado que los haya autorizado a los efectos del Convenio (CSC).

4. En el caso de pruebas o ensayos de un tipo nuevo de contenedor o de un contenedor existente modificado que deban ser realizadas por una entidad extranjera autorizada por el procedimiento establecido en el Convenio (CSC), no podrán efectuarse en bancos de pruebas o laboratorios establecidos en España que no cumplan las condiciones del apartado anterior sobre laboratorios oficiales acreditados.

Artículo 13. *Organismos de control.*

1. Los organismos de control, a los efectos de este real decreto, serán los autorizados en España de acuerdo con el Reglamento de la infraestructura para la calidad y la seguridad industrial, aprobado por el Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, así como los autorizados por otro Estado parte contratante del Convenio (CSC) que utilice el procedimiento establecido en su artículo IV.

2. Para el caso de contenedores-cisternas destinados al transporte de mercancías peligrosas, los organismos de control autorizados por otro Estado parte contratante del Convenio (CSC) que vayan a actuar en España, además del procedimiento descrito en el ya mencionado artículo IV, deberán cumplir lo dispuesto en el Reglamento de la infraestructura para la calidad y la seguridad industrial, salvo lo que establezcan los acuerdos internacionales celebrados entre España y otros Estados partes contratantes del Convenio (CSC) en materia de reconocimiento mutuo de organismos de control autorizados.

Artículo 14. *Control según el artículo VI del Convenio (CSC).*

1. El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio podrá elaborar, en colaboración con las comunidades autónomas, un plan anual de control de los contenedores objeto de este real decreto.

2. Todo contenedor aprobado en virtud del artículo III del Convenio (CSC) estará sometido en España, de acuerdo con su artículo VI, al control de funcionarios del órgano competente en materia de seguridad industrial, según lo establecido en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, o de técnicos de organismos de control como personas autorizadas por dicha autoridad competente.

Con carácter general, este control se limitará a comprobar que el contenedor posee una placa de aprobación (CSC) válida, con arreglo a lo dispuesto en el Convenio (CSC). Sólo en caso de que haya pruebas claras de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad o peligro para las personas por la existencia de defectos importantes, como los estableci-

dos en el artículo 15 de este real decreto, el funcionario o persona autorizada por el órgano competente en materia de seguridad industrial podrá actuar en los términos del apartado 4 de este artículo, y se cerciorará de que el contenedor vuelve a estar en condiciones de seguridad antes de que continúe prestando servicio.

3. Las autoridades competentes en materia de seguridad industrial podrán ejecutar los planes de control citados en el apartado 1, con la colaboración de personas autorizadas por dicha autoridad entre quienes sean técnicos de organismos de control y hayan sido facultados para realizar las inspecciones periódicas de contenedores según el Convenio (CSC).

4. Cuando se descubra un contenedor que no lleve indicada en la placa de aprobación (CSC) o junto a ella una fecha de examen vigente, dicho contenedor quedará detenido.

No obstante, el funcionario de la autoridad competente en materia de seguridad industrial o persona autorizada por dicha autoridad competente que ejerza el control podrá permitir que el contenedor prosiga hasta su punto de destino para ser descargado, con la condición de que éste sea inspeccionado previamente y la placa puesta al día por un organismo de control.

5. Cuando se detecte un contenedor sin placa de aprobación (CSC) o con algún defecto que pueda entrañar riesgo manifiesto para la seguridad o peligro para las personas, como los defectos especificados en los artículos 15 y 16, dicho contenedor quedará detenido por el funcionario del órgano competente en materia de seguridad industrial o persona autorizada por dicha autoridad competente que ejerza el control.

A pesar de lo dispuesto anteriormente, si es posible trasladar el contenedor sin riesgos, el funcionario o persona autorizada por la autoridad competente en materia de seguridad industrial que ejerza el control podrá permitir el traslado en las circunstancias que señale y con la condición de que el contenedor sea reparado lo más rápidamente posible y de que no se vuelva a cargar antes de que se hayan efectuado dichas operaciones.

6. En el ámbito del transporte de mercancías peligrosas, además de los controles especificados anteriormente, se podrán realizar muestreos por la autoridad competente en materia de seguridad industrial conforme a las recomendaciones de la Circular MSC (Circular 859 de la OMI) en aspectos técnicos relativos a la seguridad de contenedores diferentes de los controles establecidos en los apartados 2, 3 y 4 de este artículo.

7. Cuando se compruebe que un contenedor de fabricación extranjera no ofrece garantías de seguridad a causa de un defecto que pudiera haber existido en el momento de su aprobación, la autoridad competente española que descubrió el defecto informará a la Administración responsable de dicha aprobación a través de la Comisión Interministerial para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas.

8. Si en un control se detectasen defectos graves o incumplimientos de la periodicidad de los controles que tuviese una autorización ACEP, la autoridad competente española informará al Estado de la parte contratante que lo haya autorizado, de acuerdo con el procedimiento establecido por la OMI.

Artículo 15. Defectos importantes en contenedores de cualquier modelo, tipo o unidad de contenedor, incluidos los contenedores de mercancías peligrosas.

1. Los contenedores sujetos a lo dispuesto en el Convenio (CSC) serán objeto de controles ordinarios y de inspecciones periódicas para comprobar que reúnen los requisitos de seguridad exigibles para su uso.

2. Un contenedor no debe ser presentado para el transporte si no es conveniente estructuralmente para su uso, entendiéndose esto así si hay pruebas claras de que el estado del contenedor constituye un riesgo manifiesto para la seguridad, de conformidad con el artículo VI del Convenio (CSC).

3. Se considerará, en todo caso, que un contenedor no es estructuralmente conveniente para su uso si presenta alguno de los defectos importantes, especificados en el anexo III, que hacen peligrosa su manipulación o su uso normal durante el transporte, con riesgo manifiesto para la seguridad o peligro para las personas.

Artículo 16. Defectos específicos importantes de los contenedores dedicados al transporte de mercancías peligrosas.

1. De acuerdo con el artículo V del Convenio (CSC), se entenderán también como defectos específicos importantes en materia de contenedores dedicados al transporte de mercancías peligrosas, además de los indicados en el artículo 15 de este real decreto, los siguientes:

a) En los contenedores cerrados de chapa ondulada o abiertos por el techo, se tendrá por defecto importante:

1.º El hecho de que las charnelas o goznes de las puertas y sus barras y las cerraduras o manivelas estén gripadas, torcidas, rotas o fuera de uso y que falten, así como que las juntas y los rellenos no sean estancos.

2.º La presencia de más de una unión o injerto o la existencia de uniones impropriamente realizadas en las traviesas superiores o inferiores o en los dinteles de las puertas, o de más de dos uniones o injertos a cualquiera de las largueras superiores o inferiores o de más de una unión o injerto en el dintel de la puerta o en la escuadra de un angular.

3.º Todo ello sin perjuicio de los que en los reglamentos ADR, RID o IMDG se consideren como defectos importantes de los contenedores dedicados al transporte de mercancías peligrosas.

b) En los contenedores con cisternas, se entenderá por defecto importante:

1.º Cualquier daño que afecte a la estructura del contenedor-cisterna, caja móvil o cisterna portátil o, en su caso, a las dimensiones ISO, o cuando se observen reparaciones mal hechas.

2.º Cualquier defecto estructural o de protección de los equipos y los obstáculos para el buen uso de los equipos de servicio exigidos por el código IMDG en el caso de transporte marítimo.

3.º También en el caso de contenedores-cisternas ISO de transporte marítimo, en principio, las deformaciones o torsiones de la estructura del contenedor-cisterna que puedan incumplir los requerimientos dimensionales y tolerancias de la norma ISO 668:1998 (modificada por la norma ISO 1:1993) y, como mínimo, los defectos indicados para la estructura en el anexo III.

4.º Los defectos de corrosión importantes; se considerarán como tales los que afecten a la estructura del contenedor-cisterna en más de un 50 por ciento de su superficie y a la de los equipos de servicio y tornillería de éstos en un porcentaje similar.

5.º La inexistencia de escalera del contenedor-cisterna de acero en su parte superior o que ésta se encuentre rota o impracticable. La investigación de la corrosión exterior del contenedor-cisterna incluirá el cepillado de la superficie, el examen visual con lupa y la utilización de líquidos penetrantes en caso de apreciarse fisuras, y la medición final de espesores con ultrasonidos, para ver si respeta los mínimos exigidos según la reglamentación aplicable.

6.º También se considerarán defectos importantes que no esté vigente la inspección reglamentaria según el Convenio (CSC) o la falta de placa IMDG, que ésta no esté vigente o la ausencia de marca de troquel del organismo de control autorizado.

2. La detección de los defectos indicados en este artículo exigirá su corrección o reparación por el propietario del contenedor antes de que pueda ser utilizado en el transporte de mercancías peligrosas.

Artículo 17. *Otros aspectos técnicos.*

De conformidad con el artículo V del Convenio (CSC), los contenedores-cisternas o cajas móviles cisternas de mercancías peligrosas, diferentes de las cisternas portátiles construidas según las recomendaciones de la ONU y contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) deberán, además de cumplir las pruebas establecidas en el mencionado convenio para el modelo o tipo de contenedor o unidad en concreto, pasar satisfactoriamente las pruebas de resistencia especificadas en el anexo IV de este real decreto, sin perjuicio de las modificaciones a las pruebas citadas o exigencias diferentes que los acuerdos internacionales ADR, RID e IMDG exijan en todo momento para las unidades que transporten mercancías peligrosas.

Artículo 18. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de lo dispuesto en este real decreto será sancionado de conformidad con lo establecido en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 31 de julio de 1979, así como cuantas disposiciones de igual o menor rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta de conformidad con el artículo 149.1.13.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Autorización para introducir modificaciones técnicas en el contenido de los anexos.*

Se faculta al Ministro de Industria, Turismo y Comercio para introducir en el contenido de los anexos, mediante orden ministerial, cuantas modificaciones resulten precisas para su adecuación al progreso técnico o a la normativa internacional.

Disposición final tercera. *Desarrollo normativo y aplicación.*

El Ministro de Industria, Turismo y Comercio dictará cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo normativo y la aplicación de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor al año de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 17 de diciembre de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Industria, Turismo y Comercio,
JOSÉ MONTILLA AGUILERA

ANEXO I

Métodos de exámenes de contenedores

Método A

La comprobación será realizada por organismos de control autorizados en España, salvo que el propietario tenga un sistema ACEP autorizado por una parte contratante, y que este sistema haya sido comunicado a la autoridad competente por parte del importador o transportista.

La validez de la inspección de un contenedor nuevo será de cinco años, y la de uno usado, de dos años y medio. Cada dos años y medio se procederá a una inspección que comprenderá, como mínimo, una comprobación ocular detallada que permita descubrir defectos relacionados con la seguridad, concretamente del estado exterior y de las cantoneras, y siempre se realizará un movimiento de izada del contenedor, con comprobación exterior del fondo. Esto puede hacerse con el contenedor descansando en un chasis o, si el examinador lo juzga necesario, después de haber izado el contenedor hasta colocarlo sobre otros soportes.

También se verificará el cierre de las puertas y se inspeccionará el estado interior, así como el piso y el techo del contenedor; para ello es requisito indispensable la presentación del contenedor vacío para su inspección.

A consecuencia de la inspección citada, si el organismo de control juzga que el estado actual es adecuado desde el punto de vista de seguridad para seguir ostentando la placa de aprobación (CSC), procederá a troquelar en la placa con un punzón la fecha de la revisión y pondrá al lado el símbolo de la entidad, siempre troquelado. La próxima fecha de inspección se colocará lo más cerca posible de la placa con calcomanías, o grabada por otro medio en el contenedor (nunca en la placa).

Es aceptable, por lo tanto, la utilización de calcomanías para indicar la fecha del subsiguiente reexamen del contenedor examinado a intervalos especificados en el Convenio (CSC), a condición de que:

1. La fecha pertinente (mes y año) se indique con las calcomanías y lo más cerca posible de la placa por medio de palabras o cifras que se entiendan en todo el mundo.

2. Los contenedores nuevos lleven marcada la fecha del primer examen o último examen por medio de un troquel o por otro medio, tal como se prescribe en la regla 2.2.b) del anexo I del Convenio (CSC).

3. Las calcomanías sean del color que corresponda al año del examen, según se indica a continuación:

Castaño: 1986, 1992, 1998, 2004.
Azul: 1987, 1993, 1999, etc.
Amarillo: 1988, 1994, 2000.
Rojo: 1989, 1995, 2001.
Negro: 1990, 1996, 2002.
Verde: 1991, 1997, 2003.

Método B

Sistema ACEP: el Ministerio de Industria Turismo y Comercio podrá autorizar la utilización de un sistema de exámenes continuos –sistemas ACEP– a un propietario si, a su juicio, éste ofrece unas garantías de seguridad equivalentes al procedimiento normal de inspecciones periódicas, con las condiciones siguientes:

a) El propietario deberá aportar las certificaciones o copias de éstas, expedidas por un organismo de control autorizado, de los últimos dos años y medio, acreditativas de haber cumplido satisfactoriamente los exámenes periódicos de contenedores de acuerdo con el Convenio (CSC) y las disposiciones vigentes en España en su

momento, así como una relación completa de todos los contenedores de su propiedad.

b) Se deben cumplir las condiciones de la regla 2 del anexo I del Convenio (CSC). Además, es responsabilidad del propietario conservar el contenedor en condiciones de seguridad y que los datos registrados en la placa de aprobación (CSC) no sean inexactos.

c) Si se comprobase por medio de controles y se obtuviesen pruebas repetidamente de que no se cumplen las condiciones de seguridad establecidas en el artículo 15 para los controles ordinarios y las inspecciones periódicas generales de los contenedores, la autoridad competente procederá a la instrucción de un expediente previo para la anulación del citado sistema ACEP nacional a la empresa en cuestión; a tal efecto, el propietario deberá contratar anualmente a un organismo de control para que realice un muestreo de control dirigido y coordinado por la autoridad competente, que cada año deberá abarcar un tres por ciento del total de contenedores del propietario o empresa en cuestión, para que la autoridad competente pueda verificar el cumplimiento del sistema ACEP nacional, con los informes del organismo de control.

d) Los exámenes de los contenedores se realizarán como máximo en el período de 30 meses desde la anterior inspección.

El examen comprenderá, como mínimo, una comprobación ocular detallada que permita descubrir defectos relacionados con la seguridad, concretamente del estado exterior y de las cantoneras, además del suelo y demás elementos que configuran el contenedor; a tal efecto, se

realizará un movimiento de izada del contenedor con comprobación exterior del fondo, lo cual se puede realizar con el contenedor descansando en un chasis o, si el examinador lo considera necesario, después de haber izado el contenedor hasta colocarlo sobre otros soportes.

El criterio de defectos importantes rechazables para la utilización de un contenedor de acuerdo con el Convenio (CSC) y que, por lo tanto, determinará que el contenedor quede detenido hasta su reparación será el establecido en el anexo III.

Un contenedor examinado con arreglo a este programa llevará una calcomanía con las siglas «ACEP» y el nombre de la Administración que haya aprobado el programa y el número de aprobación, de forma análoga a lo dispuesto en el párrafo 1 del apéndice 1 del anexo I del Convenio (CSC). Esta calcomanía se colocará en la placa de aprobación (CSC) o lo más cerca posible de ésta o en una placa metálica al lado de la citada placa.

De acuerdo con lo establecido en la regla 2.3.c) del Convenio (CSC), no son de aplicación a estos contenedores, sometidos a un sistema ACEP nacional, los artículos 7, 10.2 y 11 de este real decreto.

Además, el propietario que tuviese autorizado un sistema ACEP por parte del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, o por parte de la autoridad de otro Estado parte contratante, estará obligado a llevar un libro de registro de exámenes periódicos de los contenedores de su propiedad inspeccionados en territorio español.

ANEXO II

Certificado de inspección

EMPRESA PROPIETARIA DEL CONTENEDOR O RESPONSABLE DE ESTE

CERTIFICADO N.º:
OFICINA:
FECHA:

D..... inspector del organismo de control....., registrado con el n.º..... para actuar en el campo de inspecciones de contenedores:

CERTIFICA:

Que el día..... ha realizado la inspección del contenedor abajo reseñado, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto para la aplicación del Convenio (CSC).

Que la citada unidad se encuentra en buen estado de mantenimiento, especialmente las cantoneras y los travesaños, por lo que se considera que puede concederse la renovación de la placa de aprobación (CSC) hasta....., la cual ha sido grabada en la referida placa, y de la que se ha obtenido también la fotografía en color, que se adjunta para el ejemplar de este certificado destinado a la autoridad competente.

Estado de aprobación:
 N.º de aprobación de tipo:
 N.º de matrícula:
 Fecha de fabricación:

Hasta donde se pudo apreciar, el referido contenedor no tiene ningún defecto que pueda entrañar riesgo para la seguridad o peligro para las personas.

En (localidad de la inspección)....., el..... (fecha)

Firma:.....

Sello del inspector del organismo de control (entidad)

ANEXO III**Defectos importantes**

Este anexo contiene los defectos importantes que deben ser reparados antes de poder utilizarse un contenedor conforme al procedimiento establecido en este real decreto. La evaluación de los defectos debe realizarse, en cualquier caso, por un organismo de control autorizado y las medidas deberán realizarse siempre con aparatos apropiados al objeto, calibrados y de buena calidad.

A. Extremo de puerta**1. Postes:**

1. Comba con flecha superior a (mm)	40
2. Deformación local:	
2.1 Arista. Deformación igual o superior a (mm)	40
2.2 Plano	40
3. Soldadura a cantonera agrietada	X
4. Faltas de soldadura a la cantonera	X
5. Injertos inferiores a 150 mm de longitud	X
6. Más de dos injertos en el mismo poste	X
7. Injertos en dos o más caras	X
8. Injertos que abarque la sección completa.	X
9. Grietas de conformado	X

2. Cantoneras:

1. Grietas o roturas	X
--------------------------------	---

3. Travesaño inferior:

1. Deformación gradual igual o superior a (mm)	40
2. Deformación puntual igual o superior a (mm)	40
3. Deformación gradual del ala igual o superior a (mm)	40
4. Deformación puntual del ala superior a (mm)	40
5. Soldadura a cantonera agrietada	X
6. Faltas de soldadura a la cantonera	X
7. Injertos inferiores a 150 mm de longitud	X

4. Travesaño superior:

1. Deformación gradual superior a (mm)	40
2. Deformación local superior a (mm)	40
3. Soldadura a cantonera agrietada	X
4. Faltas a soldadura a cantonera	X

5. Injertos inferiores a 150 mm de longitud	X
---	---

5. Puerta:

1. Manillas de cierre de las barras y sus trabas oxidadas o rotas	X
2. Barras de cierre en la que faltan sujeciones	X
3. Barras de cierre deformadas o con golpes de más de (mm)	40
4. Soldadura agrietada en perfil de puerta o de arriostramiento	X
5. Soldadura de bisagra agrietada	X

B. Extremo de fondo**1. Postes:**

1. Comba con flecha superior a (mm)	40
2. Deformación local:	
2.1 Arista. Deformación superior a (mm).	40
2.2 Plano	40

3. Soldadura a cantonera agrietada	X
4. Faltas de soldadura a la cantonera	X
5. Injertos inferiores a 150 mm de longitud	X
6. Más de dos injertos en el mismo poste	X
7. Injerto que abarque la sección completa	X
8. Injertos en dos o más caras	X
9. Grietas de conformado	X

2. Cantoneras:

1. Grietas de conformado	X
------------------------------------	---

3. Travesaño inferior:

1. Deformación gradual superior a (mm)	40
2. Deformación puntual superior a (mm)	40
3. Deformación gradual del ala superior a (mm)	40
4. Deformación puntual del ala superior a (mm)	40
5. Soldadura a cantonera agrietada	X
6. Faltas de soldadura a la cantonera	X
7. Injertos inferiores a 150 mm de longitud	X
8. Injerto próximo a la cantonera en menos de (mm)	150

4. Travesaño superior:

1. Deformación gradual superior a (mm)	40
2. Deformación local superior a (mm)	40
3. Soldadura a cantonera agrietada	X
4. Faltas de soldadura a cantonera	X
5. Injertos inferiores a 150 mm de longitud	X
6. Injerto próximo a la cantonera en menos de (mm)	150

5. Panel (sólo mercancías peligrosas):

1. Corrosión local en panel superior al (% del espesor)	30
2. Rotura del panel con agujero	X
3. Parche con soldadura incompleta en la cara externa o parcheada con chapa que no sea de acero	X
4. Línea de comprensión con flecha superior a 60 mm que afecte a más de cinco corrugas consecutivas, interiores o exteriores.	X

C. Laterales (izquierdo, derecho)**1. Larguero inferior:**

1. Deformación gradual superior a (mm)	60
2. Deformación puntual superior a (mm)	40
3. Deformación gradual del ala superior a (mm).	40
4. Deformación puntual del ala superior a (mm).	40
5. Perfil rasgado	X
6. Soldadura a cantonera agrietada	X
7. Faltas de soldadura a cantonera	X
8. Grietas de conformado	X

2. Larguero superior:

1. Deformación gradual superior a (mm)	60
2. Deformación local igual o superior a (mm).	40
3. Perfil rasgado	X
4. Soldadura a cantonera agrietada	X
5. Faltas de soldadura a cantonera	X
6. Grietas de conformado	X

3. Panel (sólo contenedores de mercancías peligrosas):
- | | |
|---|------|
| 1. Oxidación local superior al (% de espesor). | 50 % |
| 2. Rotura del panel con agujero | X |
| 3. Parcheado con chapa que no sea de acero. | X |
| 4. Parcheado con soldadura exterior incompleta | X |
| 5. Línea de compresión con flecha superior a 60 mm que afecte a más de cinco corrugas consecutivas, interiores o exteriores ... | X |

D. Estructura bajo piso

1. Traviesas de piso:
- | | |
|--|----|
| 1. Ausencia de traviesa | X |
| 2. Deformación local igual o superior a (mm). | 60 |
| 3. Perfil rasgado | X |
| 4. Soldadura a larguero agrietada | X |
| 5. Soldadura a larguero incompleta | X |
| 6. Distancia entre cara inferior de cantonera a plano inferior del travesaño inferior a 11 mm o superior a 17,5 mm | X |
2. Túnel (sólo mercancías peligrosas):
- | | |
|--|----|
| 1. Deformación local superior a (mm) | 60 |
| 2. Perfil rasgado | X |
| 3. Soldadura a larguero incompleta | X |

E. Piso (sólo mercancías peligrosas)

1. Machihembrado (sólo mercancías peligrosas):
- | | |
|---|---|
| 1. Injerto apoyado en menos de cuatro traviesas o túnel | X |
| 2. Falta de tornillos | X |
2. Conglomerado (sólo mercancías peligrosas):
- | | |
|--|---|
| 1. Grietas de profundidad mayor a 15 mm y longitud superior a 200 mm | X |
| 2. Falta de tornillos | X |

F. Techo

1. Travesaños del techo (sólo mercancías peligrosas):
- | | |
|---|----|
| 1. Deformación (pandeo) de flecha superior a (mm) | 40 |
| 2. Injerto de cualquier tipo o forma | X |
| 3. Soldadura a larguero agrietada | X |
| 4. Soldadura a larguero incompleta | X |
2. Panel del techo (sólo mercancías peligrosas):
- | | |
|---|------|
| 1. Oxidación local superior al (% del espesor) | 50 % |
| 2. Deformación (pandeo) de flecha superior a (mm) | 40 |
| 3. Rotura con agujero | X |
| 4. Parcheado con chapa que no sea de acero. | X |
| 5. Parcheado colocado interiormente | X |
| 6. Parcheado con soldadura exterior incompleta | X |

ANEXO IV

Pruebas específicas de resistencia para contenedores-cisternas o cajas móviles sistemas de mercancías peligrosas

1. Resistencia a los efectos de la inercia lateral

Objeto del ensayo: verificar la aptitud del contenedor-cisterna para soportar los efectos de la inercia del contenido de la cisterna, a la vez sobre la propia cisterna y sobre las uniones de la cisterna con la estructura.

Carga interior P, siendo $P=R-T$.

R= peso bruto máximo.

T=tara.

Fuerzas aplicables externamente: las que permitan izar una masa de P.

Procedimiento de prueba: el contenedor-cisterna debe posicionarse de forma que su eje transversal se sitúe en posición vertical (se admite una tolerancia de 3°). Se deberá mantener en esta posición durante cinco minutos mediante:

a) Soportes situados en la extremidad inferior de la estructura de base del contenedor-cisterna de forma que las cantoneras inferiores absorban fuerzas horizontales y verticales y por medio de dispositivos de anclaje que, a través de las cantoneras superiores de la estructura base, absorban únicamente fuerzas horizontales.

b) Soportes situados bajo las cuatro cantoneras de la extremidad inferior.

El método b) no podrá ser utilizado más que para los contenedores-cisterna en los que la cisterna esté fijada a la estructura de base del contenedor.

Condición exigida: después del ensayo, el contenedor-cisterna no debe presentar ninguna fuga ni deformación remanente que le impida ser utilizado, y las prescripciones dimensionales relativas a la manutención, fijación e intercambiabilidad deben cumplirse.

2. Resistencia a los efectos de la inercia longitudinal

Objeto del ensayo: verificar la aptitud del contenedor-cisterna para soportar los efectos de la inercia del contenido de la cisterna, a la vez sobre la propia cisterna y sobre las uniones de la cisterna con la estructura.

Carga interior: P, siendo $P=R-T$.

R= peso bruto máximo.

T=tara.

Fuerzas aplicables externamente: las que permitan izar una masa de P.

Procedimiento de prueba: el contenedor-cisterna debe posicionarse de forma que su eje longitudinal se sitúe en posición vertical (se admite una tolerancia de 3°). Se deberá mantener esta posición durante cinco minutos mediante:

a) Soportes situados en la extremidad inferior de la estructura de base del contenedor-cisterna de forma que las cantoneras inferiores absorban fuerzas horizontales y verticales y por medio de dispositivos de anclaje que, a través de las cantoneras superiores de la estructura base, absorban únicamente fuerzas horizontales.

b) Soportes situados bajo las cuatro cantoneras de la extremidad inferior.

El método b) no podrá ser utilizado más que para los contenedores-cisterna en los que la cisterna esté fijada a la estructura de base del contenedor.

Los contenedores-cisterna no simétricos deberán ser ensayados por ambos extremos.

Condición exigida: después del ensayo, el contenedor-cisterna no debe presentar ninguna fuga ni deformación remanente que le impida ser utilizado, y las prescripciones dimensionales relativas a la manutención, fijación e intercambiabilidad deben cumplirse.

Nota: este ensayo puede ser sustituido por un ensayo dinámico según la norma UIC vigente que corresponda en cada caso según el tipo de cisterna.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

654 *REAL DECRETO 2355 /2004, de 23 de diciembre, por el que se regulan la estructura y funciones del Consejo Asesor de Medio Ambiente.*

La configuración constitucional del medio ambiente como un bien jurídico de cuyo disfrute son acreedores todos los ciudadanos y cuya conservación es una obligación que comparten los poderes públicos y la propia ciudadanía ha impuesto la necesidad de fomentar la participación de la colectividad, especialmente por medio de sus organizaciones y asociaciones, en el proceso de implantación de un modelo económico, social y medioambientalmente sostenible.

La comunidad internacional, a través fundamentalmente de la Organización de Naciones Unidas, ha vinculado la transformación de nuestro modelo de crecimiento hacia un modelo de desarrollo sostenible al reforzamiento de la participación de la sociedad civil en el proceso político de toma de decisiones requerido para poner en marcha dicho cambio. De hecho, la implantación de un modelo de desarrollo medioambientalmente sostenible depende, en buena medida, de la efectiva participación de la sociedad civil en el proceso político decisorio, de manera que durante el debate se hayan tenido en cuenta las informaciones y aportaciones que haya podido realizar cualquier particular interesado y en el resultado final sean palpables y tangibles las preocupaciones y consideraciones de carácter medioambiental. Esta idea está expresamente recogida en la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, cuyo principio número 10 establece que la mejor manera de gestionar los asuntos ambientales es contar con la participación de todos los ciudadanos.

Esta concepción de la participación ha sido incorporada al derecho positivo a través del Convenio sobre acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, hecho en Aarhus el 25 de junio de 1998, en el seno de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas. Este acuerdo internacional tiene como objetivo principal contribuir a la protección del derecho de cada individuo a vivir en un medio ambiente adecuado para su salud y bienestar. Para ello, y siguiendo las prescripciones marcadas por la Declaración de Río, el Convenio de Aarhus parte del siguiente postulado: para que los ciudadanos puedan disfrutar del derecho a un medio ambiente saludable y cumplir el deber de respetar y proteger ese mismo medio ambiente, deben tener acceso a la información medioambiental relevante, deben estar legitimados para participar en los procesos de toma de decisiones de carácter ambiental y deben tener acceso a la justicia cuando tales derechos le sean negados.

En nuestro país, el Ministerio de Medio Ambiente, como el resto de departamentos que forman parte de la Administración General del Estado, cuenta con una serie de órganos de diversa naturaleza y composición que fun-

cionan como órganos multilaterales o bilaterales de encuentro y a través de los cuales se da participación a las distintas Administraciones públicas y a los sectores sociales y económicos relevantes para el ámbito medioambiental en el diseño, formulación y ejecución de las políticas públicas que son competencia de este ministerio.

Entre estos órganos se encuentra el Consejo Asesor de Medio Ambiente, órgano de consulta y participación en la elaboración y seguimiento de la política medioambiental presidido por el Ministro de Medio Ambiente e integrado por diversos representantes del departamento y de otros ministerios con rango de director general, así como por representantes de organizaciones económicas, profesionales, sindicales y no gubernamentales, creado por el Real Decreto 224/1994, de 14 de febrero. La norma de creación del Consejo ha experimentado diversas modificaciones destinadas bien a adaptar su régimen jurídico a las modificaciones organizativas que se han realizado en el seno de la Administración General del Estado, bien a procurar dotar al órgano de una mayor agilidad en su funcionamiento. La última reforma, operada por el Real Decreto 686/2002, de 12 de junio, supuso una minoración de las atribuciones del Consejo y una disminución de su carácter representativo.

En la actualidad, sin embargo, la composición del Consejo y las funciones que tiene atribuidas no satisfacen plenamente el propósito originariamente perseguido por su norma de creación, ni los nuevos cometidos que debiera desempeñar para cumplir los objetivos democráticos establecidos en la Constitución y en el citado Convenio de Aarhus. Por esta razón, se hace necesario acometer una nueva reforma del Consejo Asesor de Medio Ambiente que reordene su estructura, su composición y sus competencias para convertir este órgano consultivo en un verdadero foro institucional de participación de las organizaciones y entidades representativas de intereses sociales y ambientales en la elaboración y seguimiento de las políticas ambientales promovidas por el Estado.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Medio Ambiente, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2004,

DISPONGO:

Artículo 1. *Naturaleza y adscripción.*

El Consejo Asesor de Medio Ambiente es un órgano colegiado que tiene por objeto la participación y el seguimiento de las políticas ambientales generales orientadas al desarrollo sostenible.

El Consejo Asesor de Medio Ambiente queda adscrito a efectos administrativos al Ministerio de Medio Ambiente.

Artículo 2. *Funciones.*

Corresponden al Consejo Asesor las siguientes funciones:

- Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de real decreto con incidencia ambiental.
- Asesorar sobre los planes y programas de ámbito estatal que la presidencia del Consejo le proponga en razón a la importancia de su incidencia sobre el medio ambiente.
- Emitir informes y efectuar propuestas en materia medioambiental, a iniciativa propia o a petición de los departamentos ministeriales que así lo soliciten a la presidencia del Consejo.

Las Administraciones de las comunidades autónomas y las entidades que integran la Administración local podrán, igualmente, solicitar a la presidencia del Consejo