

3065

ORDEN 7/1986, de 27 de enero, por la que se aprueba la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera (TPC) en vehículos de las Fuerzas Armadas.

El Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio («Boletín Oficial del Estado» de 25 de septiembre), da nueva redacción al Real Decreto 1999/1979, de 29 de junio, sobre el Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC).

Se excluyen del ámbito de aplicación de este Reglamento a los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y de Seguridad del Estado (artículo 2.º 4).

En la disposición adicional de dicho Real Decreto se fija la obligación de que la normativa propia de las Fuerzas Armadas se ajuste a las condiciones técnicas y de seguridad exigidas en el Reglamento vigente.

En consecuencia, y con arreglo a la disposición adicional del citado Real Decreto 1723/1984, previo informe de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, con la conformidad de los Ministerios de Interior y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, dispongo:

SECCION PRIMERA

Normas de conducción

Artículo 1.º Los conductores de vehículos de las Fuerzas Armadas que transporten mercancías peligrosas incluidas en el TPC deberán:

a) Estar en posesión del permiso de conducción válido para el vehículo que conduzcan, expedido por las autoridades militares con arreglo a las facultades que les concede la legislación vigente.

b) Haber realizado un curso de formación específica sobre el transporte de mercancías peligrosas, características de las cargas que transporten y actuación en casos de accidente, que les habrá sido impartido a lo largo del periodo de formación como conductores, o en aquel momento en que los planes de instrucción lo hagan más apropiado.

Art. 2.º Los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas no deberán ingerir bebidas alcohólicas durante el tiempo de conducción, ni en las seis horas que preceden a éste.

Art. 3.º Uno. Los conductores a que se refiere la presente Orden deberán disfrutar de un descanso diario de, al menos, diez horas consecutivas cada veinticuatro horas, desde el inicio de la conducción, durante las cuales no realizarán actividad profesional alguna. Este reposo ininterrumpido diario podrá reducirse a ocho horas si se verifica en ruta, sin que esta reducción puedan realizarla más de dos veces consecutivas ni más de dos veces por semana, y sin perjuicio del preceptivo descanso semanal.

Dos. La duración total de los tiempos de conducción efectiva que puedan efectuarse entre dos periodos consecutivos del descanso citado en el apartado anterior no excederá de nueve horas diarias, ni sobrepasará cuarenta y ocho horas semanales. No se podrá conducir de forma ininterrumpida más de cuatro horas, salvo que la conducción durante media hora más permita la llegada al punto de destino o punto de estacionamiento adecuado. En todo caso, si la conducción ha de prolongarse más de cuatro horas, deberá procederse, con carácter general, a un descanso ininterrumpido de treinta minutos, que podrá ser sustituido por dos de veinte o tres de quince, distribuidos a lo largo del recorrido. Durante estos periodos de descanso, el conductor que lo disfrute no deberá efectuar ninguna actividad profesional que no sea, en su caso, la vigilancia del vehículo y de la carga. A efectos de la presente Orden se entiende por tiempo de conducción efectiva solo el de conducción al volante.

SECCION SEGUNDA

Limitaciones a la circulación

Art. 4.º A través de las vías urbanas, la velocidad máxima de los vehículos de las Fuerzas Armadas que realicen transporte de materias peligrosas será de 40 kilómetros por hora.

Art. 5.º Salvo que razones de seguridad militar o tácticas lo aconsejen, los expresados vehículos deberán utilizar para sus desplazamientos las autopistas y autovías, con preferencia a cualquier otro itinerario, abandonando estas vías cuando sea indispensable para llegar a su destino.

Art. 6.º Solamente penetrarán en poblaciones cuando en ellas deban realizar operaciones de carga y descarga, utilizando inexcusablemente para atravesar las mismas las vías de circunvalación, cuando existan.

SECCION TERCERA

Normas de actuación en caso de accidente o avería

Art. 7.º En caso de inmovilización por accidente o por avería de un vehículo de las Fuerzas Armadas que transporte mercancías peligrosas, afecte o no a las mismas, se actuará de la forma siguiente:

a) Actuación del Jefe del convoy, o más caracterizado, conductor o ayudante.

Adoptará inmediatamente las medidas de seguridad que exija la clase y cantidad de mercancía que transporte, de acuerdo con las instrucciones y órdenes recibidas, los conocimientos adquiridos durante su periodo de formación y las previstas en el Código de la Circulación, dando cuenta inmediata de la inmovilización a la autoridad o agente más próximo, siguiendo las normas que se citan en el Reglamento TPC-FAS.

b) Actuación en caso de imposibilidad de efectuarla el conductor o su ayudante.

En caso de imposibilidad de actuación del conductor o de su ayudante, cualquier persona que advierta la anormal inmovilización o estado de un vehículo que transporte mercancías peligrosas, se abstendrá de actuar y deberá dar cuenta inmediatamente del hecho a la autoridad o a su agente más cercano. Asimismo procurará alertar del peligro existente a quienes puedan resultar afectados e igualmente auxiliar, en su caso, a las víctimas.

c) La autoridad o agente que tuviere noticias de los hechos anteriores lo comunicará inmediatamente al Gobernador civil de la provincia o Delegado del Gobierno, en caso de Comunidades uniprovinciales, y al Gobernador militar de la plaza y provincia o al Jefe de la Unidad Militar de cualquiera de los tres Ejércitos más próxima al lugar de los hechos, indicando de forma concreta el lugar, clase y cantidad de la materia transportada, los dos números, si los hubiere, consignados en los paneles rectangulares de color naranja, duración prevista de la inmovilización y la necesidad, si procede, de efectuar traslado o trasvase de la mercancía.

d) Para facilitar la información anterior, los envases que contengan materias peligrosas, así como los vehículos que las transporten, deberán ir convenientemente etiquetados y señalizados conforme determina el TPC.

Art. 8.º Plan de actuación. El plan de actuación para los posibles casos de accidente en el transporte de mercancías peligrosas será el elaborado por la Dirección General de Protección Civil.

Los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y autoridades de cualquier orden que tengan conocimiento de un accidente con ocasión del transporte de mercancías peligrosas realizado por las Fuerzas Armadas, comunicarán lo más rápidamente posible todas las circunstancias relativas al mismo al Gobernador militar de la provincia, quien ordenará la presencia en el lugar del hecho de personal técnico que pueda asesorar a la autoridad correspondiente en todo aquello que sea preciso y que se harán cargo, en su caso, de los vehículos y mercancías propiedad de las Fuerzas Armadas.

Art. 9.º Apoyo de medios y Organismos civiles. Cuando por la naturaleza de las mercancías, o el peligro existente, se estime necesario el concurso de medios u Organismos civiles, el Gobernador militar lo pondrá en conocimiento de la autoridad civil correspondiente, interesando la ayuda precisa.

Art. 10. Indemnizaciones. Los propietarios del material utilizado para aminorar los efectos del siniestro tendrán derecho a que se les indemnice de los gastos que se les ocasionen por su uso, procurándose que el mismo sea manejado por el personal que habitualmente lo utiliza, o en todo caso por personal idóneo. Cuando dicho material se perdiera o sufriera quebranto sensible en todo o en parte, se entregará a su propietario un justificante del hecho, expedido por la autoridad que hubiese procedido a la utilización de sus servicios, consignando las circunstancias de la pérdida o importancia de los daños.

Cuando sea necesario proceder a la utilización de medios que no se hallen en lugar cerrado y pertenezcan a propietarios ausentes y sin representación, la autoridad reclamará la presencia de dos testigos que certifiquen de la forma en que se ha tomado posesión del medio utilizado.

Los gastos producidos por la utilización de personal y material, así como el quebranto ocasionado a los mismos o lesiones producidas a las personas, se resarcirán por la Administración, la cual podrá repercutir, si hubiere lugar, sobre el responsable del siniestro.

Art. 11. Comunicaciones urgentes. Las oficinas telefónicas, telegráficas y demás medios de comunicación deberán transmitir, con carácter de urgencia, todos los avisos que se cursen en estos casos, sin otro requisito que la previa identificación del remitente.

SECCION CUARTA

Permisos excepcionales

Art. 12. 1. Las autoridades militares facultadas para ordenar transportes de materias peligrosas que puedan implicar riesgos especiales deben establecer contacto anticipado con los Organismos competentes en aquellos casos que no se opongan a razones de seguridad nacional o necesidades operativas.

2. Los transportes de las Fuerzas Armadas que deban utilizar tramos de carretera o vías urbanas sometidas a restricciones o prohibiciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas comunicarán al Organismo que estableció la restricción la necesidad de realizar un transporte por dichos tramos, con sujeción a un calendario, horario, itinerario y escolta adecuada.

SECCION QUINTA

Control

Art. 13. 1. Cuando el transporte de materias peligrosas se realice en convoy, el Jefe del mismo controlará y será responsable de que se cumpla lo ordenado en las secciones primera (normas de conducción) y segunda (limitaciones a la circulación).

2. Si es un vehículo aislado el que realiza el transporte, deberá ir acompañado por otro de escolta, excepto en el caso de transporte de combustible en cisternas, que solamente será necesario que en el vehículo vayan conductor y ayudante. El Jefe de la escolta, además de sus misiones específicas, cumplirá también lo ordenado para el Jefe de convoy, expresado en el apartado 1 de este artículo.

3. Las prescripciones sobre etiquetado y señalización de materias peligrosas contempladas en el TPC serán de aplicación para las Fuerzas Armadas, salvo cuando razones de interés militar aconsejen lo contrario.

Art. 14. Las inspecciones que deban pasar las cisternas dedicadas al transporte de mercancías peligrosas, utilizadas por las Fuerzas Armadas, serán realizadas, teniendo en cuenta lo establecido en el TPC, por los Organismos que determine la Dirección General de Armamento y Material que, asimismo, expedirá el correspondiente certificado justificativo de haber realizado dichas inspecciones.

Art. 15. Los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas que utilicen las Fuerzas Armadas reunirán las características técnicas que para los mismos se establecen en el TPC, salvo que razones de interés militar aconsejen lo contrario. Para ello se exigirá de las casas constructoras, mediante especificaciones contenidas en los pliegos de condiciones y cláusulas de aceptación, que los vehículos cumplan los requisitos que la legislación establece.

Madrid, 27 de enero de 1986.

SERRA SERRA

3066 ORDEN 9/1986, de 29 de enero, por la que se constituye la Junta de Retribuciones.

El artículo 18 del Decreto 889/1972, de 13 de abril, por el que se regulan las retribuciones complementarias de los funcionarios de la Administración Civil del Estado, crea en cada Departamento ministerial una Junta de Retribuciones con la composición y competencia que en el mismo se señalan, que servirá como órgano de comunicación y propuesta con la Junta Central de Retribuciones.

Esta Junta de Retribuciones no se ha constituido en el Ministerio de Defensa, ya que los funcionarios civiles de la Administración Militar hasta su integración en los Cuerpos Generales de la Administración del Estado han tenido un régimen de retribuciones complementarias específico, al estar excluidos del ámbito de aplicación del citado Decreto.

La integración de estos funcionarios en los Cuerpos Generales y la aplicación al Ministerio de Defensa del régimen retributivo previsto en la Ley 30/1984, de 2 de agosto, hacen necesaria la constitución de la Junta de Retribuciones del Ministerio de Defensa.

En su virtud, con la aprobación de la Presidencia del Gobierno, dispongo:

Artículo 1. Se crea en la Subsecretaría de Defensa la Junta de Retribuciones del Departamento que queda constituida de la siguiente forma:

Presidente: El Subsecretario de Defensa.

Vocales:

El Secretario general técnico.

Los Directores generales del Departamento.

El Interventor general del Ministerio de Defensa.
El Subdirector general de Personal Civil.
El Subdirector general de Gastos de Personal, que actuará como Secretario.

Art. 2. La Junta podrá delegar el estudio y propuesta de los asuntos de su competencia en una Comisión Ejecutiva, constituida por los siguientes miembros:

Presidente: El Director general de Asuntos Económicos.

Vocales:

El Interventor general del Ministerio de Defensa.

El Subdirector general de Personal Civil.

El Subdirector general de Gastos de Personal, que actuará como Secretario.

Madrid, 29 de enero de 1986.

SERRA SERRA

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

3067 ORDEN de 30 de diciembre de 1985, sobre control aduanero de pasajeros y equipajes en el aeropuerto nacional de entrada.

Ilustrísimo señor:

La primitiva regulación en materia de tráfico aéreo obligaba al control aduanero de pasajeros y equipajes en el primer aeropuerto nacional de entrada, cuando aquéllos procediesen de un aeropuerto de origen situado en el extranjero o en territorio aduanero exento, e incluso cuando el destino fuese otro aeropuerto nacional con habilitación aduanera al respecto.

Dicha disposición fue modificada por Orden de 4 de agosto de 1980 donde se dispuso que la totalidad de los equipajes facturados, incluso bajo las modalidades de tránsito y transbordo, realizasen el control aduanero en el aeropuerto nacional de destino y no en el de entrada.

La medida, si bien ha significado un aumento en la agilidad de este tráfico aéreo y una mejora en la comodidad de sus viajeros, se ha revelado, después de este periodo de aplicación, negativa por las dificultades e inconvenientes derivados del grado de habilitación de los aeropuertos, de la ausencia de medios de control adecuados y de las prácticas fraudulentas detectadas que utilizaron la facilidad concedida para evadir el control fiscal de parte de los equipajes.

Por ello, con el propósito de eliminar todos los inconvenientes hasta tanto se disponga de medios suficientes que permitan el restablecimiento del sistema actualmente vigente, este Ministerio, en uso de las atribuciones que para la ordenación procedimental y de trámites, incluido el tráfico aéreo, desde el punto de vista fiscal, le reconoce, entre otras disposiciones, el Decreto 2948/1974, de 10 de octubre, ha tenido a bien acordar:

Primero.—El control aduanero de los pasajeros, sus equipajes de mano y equipajes facturados procedentes de un aeropuerto de origen situado en el extranjero o en territorio aduanero exento, se efectuará en el aeropuerto nacional de entrada o primera escala.

Segundo.—El control aduanero de los pasajeros y sus equipajes de mano con destino a aeropuertos situados en el extranjero o en territorio aduanero exento, se efectuará en el aeropuerto de salida o última escala.

Tercero.—El control aduanero de los equipajes facturados con destino a aeropuertos situados en el extranjero o en territorio aduanero exento, se efectuará en el aeropuerto de origen y no podrán ser descargados de la bodega del avión en ningún otro aeropuerto de la Península e islas Baleares sin autorización expresa de los servicios de Aduanas.

Cuarto.—Queda derogada la Orden de 4 de agosto de 1980.

Quinto.—Por la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales se dictarán las medidas necesarias para la aplicación de la presente Orden.

La presente Orden entrará en vigor el día 1 de enero de 1986.

Lo que digo a V. I.

Madrid, 30 de diciembre de 1985.

SOLCHAGA CATALAN

Ilmo. Sr. Director general de Aduanas e Impuestos Especiales.