



DESARROLLO DE LA SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

CONSEJEROS COMPETENCIAS DE APLICACIÓN EN EL CAMPO

PROYECTO

DGSA FAC/2017-1-TR01-KA202-045935



RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN DEL PERFIL DE LOS DGSA Y MATERIALES DE CAPACITACIÓN A DISTANCIA SOBRE LA CAPACITACIÓN DE LOS DGSA Y LA IMPLEMENTACIÓN DE EMPRESAS

Agosto de 2020



Financiado por el Programa Erasmus+ de la Unión Europea. Sin embargo, la Comisión Europea y el Organismo Nacional Turco no pueden ser considerados responsables del uso que pueda hacerse de la información contenida en el mismo.

TABLA DE CONTENIDO

PRÓLOGO

<i>I- INTRODUCCIÓN.....</i>	<i>3</i>
<i>LEGISLACIÓN DE LA ADR SOBRE SERVICIOS DE ASESORAMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS</i>	<i>3</i>
<i>III- EL PERFIL DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS.....</i>	<i>9</i>
<i>IV- CAPACITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS</i>	<i>11</i>
<i>V- LA SITUACIÓN Y LOS PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO DE LOS CENTROS DE CAPACITACIÓN QUE IMPARTEN CAPACITACIÓN EN MATERIA DE ASESORAMIENTO SOBRE SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS.....</i>	<i>14</i>
<i>VI- LA SITUACIÓN Y LOS PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO DE LAS INSTITUCIONES/INSTITUCIONES QUE PRESTAN SERVICIOS DE ASESORAMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS.....</i>	<i>16</i>
<i>VII- NECESIDADES DE CAPACITACIÓN TEÓRICA Y PRÁCTICA DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS</i>	<i>17</i>
<i>VIII- HERRAMIENTAS DE APRENDIZAJE ELECTRÓNICO PARA LA FORMACIÓN TEÓRICA Y PRÁCTICA DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS</i>	<i>50</i>
<i>IX- CONCLUSIONES Y EVALUACIÓN GENERAL</i>	<i>48</i>

PRÓLOGO

El Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) se concertó en Ginebra el 30 de septiembre de 1957 bajo los auspicios de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y entró en vigor el 29 de enero de 1968. El Acuerdo propiamente dicho fue enmendado por el Protocolo de enmienda del artículo 14 hecho en Nueva York el 21 de agosto de 1975, que entró en vigor el 19 de abril de 1985.

La solución alternativa de controversias es un acuerdo internacional y en la práctica no la aplica un único órgano ejecutivo general. Las auditorías de ADR están a cargo de los países asociados y cualquier incumplimiento de una norma es abordado por las autoridades nacionales competentes con acciones legales en virtud de la legislación pertinente. La solución alternativa de controversias en sí misma no prescribe ninguna sanción. El ADR también se aplica a las actividades de transporte realizadas en al menos dos partes asociadas.

El ADR exige que cada empresa cuyas actividades incluyan la expedición o el transporte de mercancías peligrosas por carretera o el correspondiente embalaje, carga, llenado o descarga, designe a uno o más asesores de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas, encargados de ayudar a prevenir los riesgos inherentes a esas actividades en relación con las personas, los bienes y el medio ambiente.

A menudo, el principal problema de los empresarios que se dedican al transporte de mercancías peligrosas es si necesitan un consultor ADR. Muchas empresas suponen que pueden evitar esa consultoría sólo porque ocasionalmente entregan mercancías peligrosas, o porque transportan mercancías peligrosas en cantidades insignificantes. Estas suposiciones juntas pueden ser perjudiciales para una empresa, lo que puede dar lugar a graves daños para la continuidad económica, lo que puede dar lugar a posibles sanciones severas relacionadas con las obligaciones de incumplimiento del ADR. El acuerdo del ADR dicta las directrices de las funciones y tareas que debe realizar el consultor, cuya responsabilidad es asegurarse de que la empresa realiza su actividad en nombre de las obligaciones establecidas por el ADR. Además, la función de la DGSA es verificar la correcta aplicación de las medidas de protección para evitar la exposición tóxica a las sustancias peligrosas y, en su caso, aplicar medidas de sensibilización relacionadas con las operaciones de mercancías peligrosas (transporte, carga, descarga y manipulación) dentro de las empresas

Este proyecto fue diseñado con el objetivo de apoyar a los asesores de seguridad en el desempeño de sus funciones en el marco de la ADR.

Austria fue ya uno de los primeros Estados signatarios de la ADR en Ginebra en 1957 y en 1973 adoptó completamente las normas internacionales en su legislación nacional.

Italia fue ya uno de los primeros Estados signatarios de la ADR en Ginebra en 1957 y el 3 de junio de 1963 adoptó completamente las normas internacionales en su legislación nacional.

España se adhirió al acuerdo ADR el 19 de octubre de 1972, aunque no se publicó hasta noviembre de 1978, tras el accidente ocurrido en el camping Los Alfaques (San Carlos de la

Rápita, Alcanar, Tarragona) cuando un camión cisterna sobrecargado que transportaba propileno 2F de la ONU 1077 causó 243 muertes y llevó a las instituciones de la época a reconocer la importancia de contar con reglamentos específicos sobre el transporte de mercancías peligrosas.

Turquía se convirtió en parte asociada a la ADR el 22 de marzo de 2010.

1-INTRODUCCIÓN

El proyecto Erasmus+ "Desarrollo de competencias en materia de aplicación sobre el terreno de las advertencias sobre seguridad de las mercancías peligrosas (DGSA FAC/2017-1-TR01-KA202-045935)" encaja en el marco mencionado con el objetivo principal de organizar y promover cursos de capacitación en línea para convertirse en una DGSA exitosa. El proyecto se concibió con cuatro Estados Miembros (Austria, España, Italia y Turquía) que reunirán las prácticas óptimas y los conocimientos necesarios para realizar la actividad de manera adecuada. El material final se pondrá en práctica en una plataforma de recursos educativos abiertos de aprendizaje electrónico. Este informe presentará ocho secciones, cada una de las cuales tiene por objeto proporcionar información sobre los servicios de asesoramiento sobre seguridad de los bienes peligrosos, las características de los consultores (características educativas de fondo, edad, sexo, contrato, empleado/empleador), las características pertinentes del examen en los países asociados, los posibles recursos educativos en línea para entregar los materiales. Estas secciones se considerarán como punto de partida para organizar cursos de capacitación en línea para los DGSA en los Estados Miembros.

LEGISLACIÓN DE LA ADR SOBRE SERVICIOS DE ASESORAMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS

Austria

Dado que el ADR es una Directiva Internacional, debe ser puesta en vigor por las leyes nacionales, en Austria es la Ley de Transporte de Mercancías Peligrosas (GGBG).

Según el artículo 11 de la Ley de transporte de mercancías peligrosas (GGBG) y las enmiendas del BGBl (BGBl I N° 145/1998, enmendado por el BGBl I 47/2018), las empresas cuyas actividades incluyen el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o vía fluvial, o el llenado, el embalaje, la carga y la descarga asociados a este transporte, tienen uno o más asesores de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas (DGSA - Dangerous goods safety adviser).

Las empresas deben informar a la autoridad (Ministerio Federal de Transporte, Innovación y Tecnología) de los nombres de su DGSA en el plazo de un mes desde su nombramiento. Las empresas que sólo transportan cantidades limitadas o por debajo de los límites libres establecidos no necesitan un DGSA.

Bajo la responsabilidad del gerente de la empresa, el oficial de mercancías peligrosas tiene esencialmente la tarea de buscar formas y medios dentro del ámbito de las actividades de la empresa en cuestión y de iniciar medidas que faciliten la realización de esas actividades en cumplimiento de los reglamentos aplicables y en condiciones de seguridad óptimas. Sus tareas en el marco de las actividades de la empresa son, en particular:

- Vigilancia del cumplimiento de las normas para el transporte de mercancías peligrosas;
- Asesorar a la empresa en actividades relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas;

- Preparación de un informe anual para la dirección de la empresa o, si procede, para una autoridad local sobre las actividades de la empresa en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- Los informes deben conservarse durante cinco años y presentarse a las autoridades nacionales a petición de éstas.

Además, las tareas del oficial de mercancías peligrosas incluyen, en particular, el examen del siguiente procedimiento o de los siguientes procedimientos con respecto a las actividades de que se trate:

- Procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas de identificación de las mercancías peligrosas transportadas;
- El enfoque de la empresa de tener en cuenta los requisitos especiales relacionados con las mercancías peligrosas que se transportan al comprar los medios de transporte;
- Procedimientos con los que para el transporte de mercancías peligrosas o para el embalaje, llenado,
- Se comprueba el material utilizado para la carga o descarga;
- la formación adecuada de los empleados de la empresa, incluidos los cambios en los reglamentos, y un registro de esta formación en el expediente del personal;
- Aplicación de medidas inmediatas adecuadas en caso de accidentes o incidentes que se produzcan bajo
- Puede poner en peligro la seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas o durante el envasado, llenado, carga o descarga;
- Llevar a cabo investigaciones y, si es necesario, preparar informes sobre accidentes,
- Incidentes o infracciones graves que se produzcan durante el transporte de mercancías peligrosas o que se detecten durante el envasado, el llenado, la carga o la descarga;
- Introducir medidas adecuadas para evitar que se repitan accidentes, incidentes o violaciones graves;
- Tener en cuenta los requisitos legales y los requisitos especiales para el transporte de mercancías peligrosas al seleccionar y utilizar subcontratistas u otros terceros;
- Comprobar si el personal encargado del transporte de mercancías peligrosas o del envasado, llenado, carga o descarga de las mismas dispone de instrucciones de trabajo e instrucciones detalladas;
- Introducción de medidas para educar a las personas sobre los peligros del transporte de mercancías peligrosas
- Mercancías o al empacar, llenar, cargar o descargar las mercancías peligrosas;
- Introducción de medidas para comprobar la existencia de los documentos y el equipo de seguridad que deben llevarse en los medios de transporte, así como la conformidad de esos documentos
- y equipo;
- Introducción de procedimientos para comprobar el cumplimiento de las normas de envasado,
- Llenado, carga y descarga;
- Presencia del plan de seguridad según la subsección 1.10.3.2.

Italia

El consultor del ADR es llamado para verificar que las empresas observen los reglamentos existentes sobre el transporte de mercancías peligrosas, para asesorar a las empresas sobre los procedimientos que deben aplicarse durante el transporte de mercancías peligrosas, para elaborar un informe anual relativo a la actividad de la empresa. En Italia la legislación existente

que regula las obligaciones y normas del consultor ADR cumple con el D.Lgs 35 de 27/01/2010. Según este D.Lgs la DGSA es obligatoria para las empresas cuya actividad principal es el transporte y las actividades relacionadas (embalaje, desembalaje, carga y descarga), además, es necesaria para el transporte ocasional o limitado de mercancías peligrosas. El transporte de mercancías peligrosas puede aplicarse a las operaciones de transporte por ferrocarril, carretera y vías navegables interiores en el país y en los Estados miembros de la UE. La clasificación de las mercancías peligrosas se clasifica en los procedimientos ADR (transporte por carretera), RID (transporte por ferrocarril), ADN (navegación interior). En caso de incumplimiento de la normativa y de los comportamientos comunes establecidos por el ADR, los transportistas pueden ser multados con una multa de 5.000 a 15.000 euros, además de que la pena puede ser agravada con una detención de 6 meses. Los transportistas de mercancías peligrosas deberán estar en posesión del certificado ADR, que tiene una duración de 5 años y debe ser renovado antes de la fecha de expiración. Los operadores de ADR deben participar en cursos de formación obligatorios para actualizar los certificados de ADR.

Las tareas y calificaciones de la DGSA están reguladas por el D.Lgs 40/2000 y siguientes integraciones; y por el D.Lgs 35 de 27/01/2010. El Ministerio de Transporte e Industria emite un certificado de formación profesional después de aprobar los exámenes obligatorios. Los temas de los exámenes de la DGSA se toman de la sección 1.8.3.11 del ADR.

El objetivo del examen de la DGSA es determinar si un candidato tiene las siguientes competencias establecidas en el D.Lgs 35 de 27/01/2010, enumeradas en la sección 1.8.3.11 del ADR. Para obtener el certificado el candidato debe conocer los siguientes temas:

- a. medidas de seguridad estándar para prevenir accidentes, conociendo las principales consecuencias relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas.
- b. las normas relativas al transporte de acuerdo con los reglamentos nacionales, europeos e internacionales, los acuerdos y convenios transnacionales, por lo que los candidatos deberían poder hacerlo:
 - clasificar las mercancías peligrosas (incluyendo la clasificación de mezclas y soluciones, la lectura de la estructura de una sustancia a partir de su enumeración, las clases de mercancías peligrosas y su clasificación, las propiedades físicas, químicas y toxicológicas de las sustancias)
- c. Normas para el envasado de cisternas y contenedores (conocimiento de los diferentes tipos de envasado, su codificación y marcado, prescripciones y requisitos relativos al envasado y su control periódico).
- d. el esquema de etiquetado toxicológico, la rotulación, el marcado de placas de color naranja, la eliminación de las etiquetas.
- e. la información contenida en los documentos de transporte, la declaración de conformidad rellena por el remitente.
- f. Tipos de transporte y restricciones del transporte marítimo (transporte completo, transporte a granel, transporte en contenedores intermedios para graneles, transporte en cisternas fijas y desmontables)
- g. transporte de personas.
- h. obligaciones y prohibiciones relativas a los tanques fijos o desmontables .
- i. amarrar de los bienes.
- j. limitaciones relativas a los bienes transportados y a los bienes exentos.
- k. manipulación de la carga y disposición de las mercancías.
- l. entrenamiento para los miembros de la tripulación.
- m. documentos
 - documentos de transporte
 - certificado de autorización del vehículo
 - Certificado de la DGSA

- y vías navegables interiores
 - una copia de cada derogación
 - otros documentos
- n. medidas de seguridad para la entrega: aplicar las instrucciones y reglamentos adecuados establecidos en las normativas nacionales e internacionales utilizando el equipo correcto para proteger al conductor.
- o. obligaciones de vigilancia; tiempo de conducción.
- p. descarga operacional o fuga accidental de contaminantes.
- q. normas y restricciones relativas a la conducción y las vías de navegación.
- r. condiciones relativas a los materiales transportados.
- s. las condiciones de limpieza, la desgasificación antes del embalaje, el llenado, la carga y después de la descarga.

España

El Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), directamente aplicable al transporte interno en virtud de las disposiciones de la Directiva, la Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996 (actualizada y derogada por la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008), relativa a la designación y cualificación profesional de la DGSA para el transporte por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas, que se había incorporado a la legislación española mediante el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre de 1999, relativo a la DGSA para el transporte de mercancías por carretera (ADR), ferrocarril (RID) o vía navegable (ADN), que ha sido ampliamente superado en lo que respecta al transporte por carretera. Este Real Decreto 1566/1999 ha sido sustituido, en lo que respecta al transporte por carretera, por el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regula el transporte de mercancías peligrosas por carretera en el territorio español.

El objetivo de estas normas es garantizar el transporte de mercancías peligrosas por las vías públicas de manera segura y adecuada, sin causar daños a la salud humana y a otros seres vivos y al medio ambiente; y definir los derechos, responsabilidades y procedimientos y principios relativos a las condiciones de trabajo de los expedidores, consignatarios, cargadores, descargadores, embaladores, transportistas y conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas o de los operadores.

Las empresas que realicen las actividades previstas en el presente Reglamento estarán obligadas a emplear a la DGSA o a recibir servicios de instituciones de asesoramiento sobre seguridad de las mercancías peligrosas de conformidad con los requisitos pertinentes establecidos en el ADR.

En caso de incumplimiento de los reglamentos, la escala de penas prevé sanciones:

De una naturaleza muy seria

Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas, sin un DGSA o sin un DGSA que no esté cualificado para el tema o actividad en cuestión.

GH01.01 - 4001

De naturaleza seria

Incumplimiento de la obligación de enviar el informe anual a las autoridades competentes

GH02.02 - 801

El incumplimiento de la obligación de remitir los informes de accidentes a las autoridades competentes.

GH02.03 - 801

De naturaleza suave

Remitir los informes de accidentes a las autoridades competentes después del plazo.

GH03.05 - 301

Enviar, fuera de plazo, a las autoridades competentes, el informe anual.

GH03.06 - 301

En caso de incumplimiento de la normativa, la escala de sanciones prevé que estas sanciones pueden aumentarse hasta 18.000 euros en caso de reincidencia en la comisión de dos infracciones muy graves en el plazo de un año, lo que conlleva también la pérdida de honorabilidad del gerente de la empresa de transporte por un período no inferior a un año, lo que descalificará a la entidad de transporte, carga o descarga.

El ADR en el capítulo 1.8.3 Asesores de seguridad.

¿Cómo se obtiene el Certificado de Formación de la DGSA?

El Ministerio de Transportes será quien convoque las pruebas periódicamente a través de las Comunidades Autónomas en las que se transfieren las competencias, al menos una vez al año.

No existe obligación de realizar ningún curso previo al examen oficial convocado por el Ministerio de Transportes o por los departamentos de transportes de las Comunidades Autónomas donde se han transferido las competencias en materia de transportes.

Hay muchas entidades privadas en el mercado que ofrecen cursos de capacitación para preparar este examen, y el tiempo de capacitación que ofrecen es muy amplio, y oscila entre 40 y 180 horas.

De conformidad con el párrafo 1.8.3.11 del ADR, el examen tiene por objeto verificar si los candidatos poseen el nivel de conocimientos necesario para desempeñar las funciones de asesor de seguridad que se establecen en la sección 1.8.3.3, a fin de obtener el certificado previsto en la sección 1.8.3.7 y abarcará por lo menos las siguientes materias:

a) El conocimiento de los tipos de consecuencias que puede acarrear un accidente con mercancías peligrosas y el conocimiento de las principales causas del accidente.

b) Las disposiciones derivadas de la legislación nacional y de las convenciones y acuerdos internacionales, en particular las relativas a

- la clasificación de las mercancías peligrosas (procedimiento de clasificación de soluciones y mezclas, estructura de la lista de sustancias, clases de mercancías peligrosas y principios de su clasificación, naturaleza de las mercancías peligrosas transportadas, propiedades fisicoquímicas y toxicológicas de las mercancías peligrosas)
- requisitos generales para el embalaje, las cisternas y los contenedores cisterna (tipos, codificación, marcado, construcción, pruebas e inspecciones iniciales y periódicas);
- marcado, etiquetado, colocación de marcas y placas naranjas (marcado y etiquetado de paquetes, colocación y retirada de etiquetas y placas naranjas);
- indicaciones en la nota de envío (información requerida);
- método de expedición, restricciones a la expedición (carga completa, transporte de mercancías a granel, transporte en grandes contenedores para mercancías a granel, transporte en contenedores, transporte en cisternas fijas o desmontables);
- el transporte de pasajeros;
- las prohibiciones y precauciones de la carga común;
- la separación de bienes;
- limitación de las cantidades transportadas y las cantidades exentas;

- manipulación y estiba (embalaje, llenado, carga y descarga - grado de llenado; estiba y segregación);
- limpieza y/o desgasificación antes de empaquetar, llenar, cargar y después de la descarga; - personal y formación profesional;
- documentos de a bordo (carta de porte, instrucciones escritas, certificado de aprobación del vehículo, certificado de formación de conductores, copia de cualquier derogación, otros documentos);
- instrucciones escritas (aplicación de las instrucciones y equipo de protección personal);
- obligaciones de vigilancia (estacionamiento);
- las reglas de conducción y las restricciones;
- residuos operativos o la liberación accidental de contaminantes;
- disposiciones relativas al equipo de transporte.

Tipos de pruebas:

Tipos de exámenes. Los candidatos deben aprobar un examen para cada modo de transporte - carretera (ADR), ferrocarril (RID) o vía navegable (ADN) - y dentro de éstos, pueden optar por realizar el examen de forma global para todas las especialidades o de forma separada para una o más de las siguientes especialidades:

Clase 1 (Sustancias y artículos explosivos)

Clase 2 (Gases)

Clase 7. (Radioactivo)

Clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8 y 9.

Sustancias líquidas inflamables con los números de identificación de las Naciones Unidas 1202 (combustible diesel), 1203 (gasolina) y 1223 (queroseno)

El contenido de los exámenes de ingreso. Los exámenes, para cada medio de transporte, consistirán en dos pruebas.

Una primera prueba:

La respuesta a cincuenta preguntas de opción múltiple, con cuatro respuestas alternativas, que cubren los temas enumerados en 1.8.3.11 del ADR sobre la DGSA para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o agua.

Una segunda prueba:

que permitirá la consulta de los textos, excepto aquellos en los que se incluya la resolución de los casos. Esta prueba consistirá en un estudio o supuesto que, en relación con el ámbito del medio de transporte y la especialidad correspondiente, se ocupará de las tareas y obligaciones a realizar y/o cumplir por el asesor.

El tiempo máximo que los solicitantes pueden tener para cada una de las pruebas será de una hora.

Para ser declarado apto, el solicitante debe pasar el 50% de ambas pruebas.

El certificado tendrá una validez de cinco años y se renovará por nuevos períodos de cinco años si, durante el último año anterior a la expiración del certificado, su titular pasa una prueba de control de conformidad con el artículo siguiente.

Contenido de las pruebas para la renovación de los certificados

La prueba de control para la renovación de los certificados consistirá únicamente en la primera de las pruebas mencionadas anteriormente y en las mismas condiciones que las requeridas para el examen de ingreso.

Turquía

Turquía se convirtió en parte asociada a la ADR el 22 de marzo de 2010.

Quedaron derogados el "Reglamento sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera", publicado el 31 de marzo de 2007 en el Boletín Oficial No 26479, y el "Reglamento sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera", publicado nuevamente el 24 de octubre de 2013 en el Boletín Oficial No 28801. El "Reglamento sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera", publicado nuevamente el 24 de abril de 2019 en el Boletín Oficial No 30754, entró en vigor. Es paralelo al ADR.

El objetivo del presente Reglamento es garantizar el transporte de las mercancías peligrosas por las vías públicas de manera segura y adecuada, sin que se produzcan daños a la salud humana y a otros seres vivos y al medio ambiente; y definir los derechos, responsabilidades y procedimientos y principios relativos a las condiciones de trabajo de los expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, embaladores, transportistas y conductores de los vehículos que transportan mercancías peligrosas o de los operadores.

Las empresas que realicen las actividades previstas en el presente Reglamento estarán obligadas a emplear un asesor de seguridad de mercancías peligrosas (DGSA) o a recibir servicios de las instituciones asesoras en materia de seguridad de mercancías peligrosas (DGSAI) de conformidad con los requisitos pertinentes establecidos en el ADR.

Las empresas que operen como llenadoras, empaquetadoras, cargadoras, expedidoras, consignatarias, descargadoras y operadoras de contenedores cisterna/cisternas portátiles o que operen en más de uno de estos campos de conformidad con la Reglamentación estarán obligadas a obtener un Certificado de Operación para Mercancías Peligrosas. La presente Directiva se elaboró para registrar y controlar estas empresas, tanto si cumplen sus obligaciones como si no. Entró en vigor con la aprobación N° 44011 del Ministro, con fecha 11 de junio de 2019.

El ámbito de esta notificación será regular los procedimientos y principios relativos a las cualidades, la capacitación, las certificaciones, los deberes, las competencias y las responsabilidades de los asesores de seguridad en materia de mercancías peligrosas (DGSA) que trabajan, las instituciones de asesores de seguridad en materia de mercancías peligrosas (DGSAI) que prestan servicios a las empresas que se ocupan de las actividades de transporte de mercancías peligrosas (empresas que transportan, consignan, embalan, cargan, llenan y descargan las mercancías peligrosas) y los DGSA que trabajan en las DGSAI. La Notificación se publicó en el Boletín Oficial N° 29007 el 22 de mayo de 2014 y entró en vigor.

La Directiva sobre la autorización de las instituciones asesoras de seguridad de mercancías peligrosas se publicó el 4 de diciembre de 2018 mediante la aprobación del Ministro N° 91311. El propósito de esta Directiva es determinar las calificaciones, los deberes de autorización, las facultades y las responsabilidades de las instituciones asesoras en materia de seguridad de las mercancías peligrosas.

III-EL PERFIL DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS

Austria

La función del asesor de seguridad de mercancías peligrosas puede ser desempeñada por el jefe de la empresa, por una persona con otras tareas en la empresa o por una persona que no sea

miembro de la empresa, si esta última es realmente capaz de cumplir la tarea del asesor de seguridad de mercancías peligrosas.

El asesor de seguridad en materia de mercancías peligrosas debe poseer un certificado de capacitación válido de un organizador de capacitación reconocido mediante un certificado. Para obtener la prueba, el solicitante debe recibir una formación que se demuestre mediante la aprobación de un examen del comité.

Esta prueba es válida por cinco años. El período de validez se prorroga automáticamente si el titular del certificado ha participado en un curso de perfeccionamiento y ha aprobado un examen el año pasado antes de su vencimiento.

Italia

Un DGSA en Italia puede ser el representante legal de la empresa o un consultor interno o externo.

Los requisitos educativos específicos no están legislados excepto por la necesidad de un certificado de formación profesional como DGSA.

España

En España un DGSA puede ser el representante legal de la empresa o un consultor interno o externo y se le asignarán funciones específicas. A cada empresa se le asigna un valor de seguridad de acuerdo con el número de empleados involucrados en las operaciones de mercancías peligrosas, llamado PSICS.

(Parámetro de seguridad individual del asesor de seguridad) no debe exceder el valor de 1.000.

Los requisitos educativos específicos no están legislados, salvo la necesidad de un certificado de formación profesional como el de la DGSA.

Turquía

Los requisitos para ser un DGSA en Turquía son los siguientes:

- a) Tener una licenciatura de las universidades en los departamentos de ciencia o ingeniería o tener un título asociado del programa/departamento de seguridad y mercancías peligrosas de una universidad,
- b) Hacer una declaración de que no ha sido condenado a prisión por contrabando, fraude, quiebra fraudulenta, fraude, abuso de creencias, tráfico de drogas y armas, transporte o comercio ilegal de seres humanos, robo y privación de libertad por delitos de libertad,
- c) Asistir a la formación en las instituciones de formación de asesores de seguridad de mercancías peligrosas autorizadas por el Ministerio, recibir el certificado de finalización de la formación o tener un diploma del programa/departamento de seguridad de mercancías peligrosas y aprobar el examen que se abra en virtud de la presente Notificación.

La edad media de los auxiliares administrativos en Turquía es de 28 años. En cuanto a su desglose por sexo, el 57% de los auxiliares administrativos en Turquía son mujeres y el 43% hombres.

Los DGSA trabajan principalmente en petroquímica, energía, sanidad y química.

Los DGSA son empleados a tiempo completo según la ley. Los DGSA no pueden ser empleados en un segundo puesto.

IV-CAPACITACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS

Austria

La DGSA debe asistir a la formación inicial con un organizador de formación reconocido y luego hacer un examen. La formación inicial comprende la parte general y una o varias partes especiales, en las que se enseñan los reglamentos específicos de los modos de transporte (carretera, ferrocarril, navegación interior). La duración de la formación inicial puede variar, según el número de partes especiales, pero por lo menos cuatro días.

La prueba es válida por un período de cinco años. El período de validez se prorroga automáticamente si el oficial de mercancías peligrosas participa en un curso de formación en el último año antes de la expiración.

La duración de la formación avanzada se reduce a la mitad del tiempo destinado a la formación inicial.

El titular del certificado de formación es posteriormente designado por la empresa como la DGSA. El Ministro Federal de Transporte, Innovación y Tecnología debe ser notificado de esta designación en el plazo de un mes. La notificación debe contener el nombre y la fecha de nacimiento de la DGSA correspondiente, el país de expedición y el número del certificado de formación, el comienzo y, si procede, el final de su mandato, y cualquier restricción en su área de responsabilidad.

El examen tiene por objeto determinar si los candidatos poseen el nivel de conocimientos necesario para desempeñar las funciones que incumben a una DGSA, enumeradas en 1.8.3.3, a los efectos de obtener el certificado prescrito en el apartado 1.8.3.7, y abarcará como mínimo las siguientes materias:

- a) El conocimiento de los tipos de consecuencias que pueden ser causadas por un accidente en el que intervengan mercancías peligrosas y el conocimiento de las principales causas de los accidentes;
- b) Los requisitos de la legislación nacional y de las convenciones y acuerdos internacionales, en particular en lo que respecta a lo siguiente
 - clasificación de las mercancías peligrosas (procedimiento de clasificación de soluciones y mezclas, estructura de la lista de sustancias, clases de mercancías peligrosas y principios para su clasificación, naturaleza de las mercancías peligrosas transportadas, propiedades físicas, químicas y toxicológicas de las mercancías peligrosas);
 - disposiciones generales de embalaje, disposiciones para las cisternas y los contenedores cisterna (tipos, código, marcado, construcción, inspección inicial y periódica y pruebas);
 - marcado y etiquetado, colocación de carteles y placas de color naranja (marcado y etiquetado de paquetes, colocación y retirada de carteles y placas de color naranja);
 - datos en los documentos de transporte (información requerida);
 - método de envío y restricciones al despacho (carga completa, transporte a granel, transporte en contenedores intermedios para graneles, transporte en contenedores, transporte en cisternas fijas o desmontables);
 - transporte de pasajeros;
 - prohibiciones y precauciones relativas a la carga mixta;
 - segregación de bienes;
 - limitación de las cantidades transportadas y las exenciones de cantidades;
 - manipulación y estiba (embalaje, llenado, carga y descarga - ratios de llenado -, estiba y segregación);

- limpieza y/o desgasificación antes de empaquetar, llenar, cargar y después de descargar;
- tripulaciones, formación profesional;
- documentos del vehículo (documentos de transporte, instrucciones por escrito, certificado de aprobación del vehículo, certificado de capacitación del conductor, copias de cualquier derogación, otros documentos);
- instrucciones por escrito (aplicación de las instrucciones y equipo de protección de la tripulación);
- requisitos de supervisión (estacionamiento);
- las normas y restricciones de tráfico;
- descargas operacionales o fugas accidentales de contaminantes;
- requisitos relativos al equipo de transporte.

Italia

Toda empresa debe tener al menos un consultor ADR a cargo de observar las normas y obligaciones del transporte de mercancías peligrosas. Cada vehículo debe tener un equipo especial, incluyendo señales de advertencia plegables de color naranja, un casco, gafas protectoras, dos extintores de incendios. Todo empleado que esté directa o indirectamente relacionado con las mercancías peligrosas (incluidos los trabajadores de transporte, carga, descarga y almacenamiento intermedio), o los transportistas que transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas están obligados a someterse al examen del ADR. La formación del consultor del ADR incluye la clasificación de las características químico-físicas de las sustancias, cuya exposición podría ser perjudicial para las personas y el medio ambiente. El consultor debe ser capaz de evitar accidentes o de aplicar procedimientos de emergencia cuando se produzcan accidentes o percances, de elaborar un informe de análisis de accidentes, infracciones repetidas o graves en relación con las normas de carga de mercancías peligrosas, de sensibilizar sobre los riesgos vinculados al transporte de mercancías peligrosas, la carga y la descarga, y de verificar que cada empresa respete la reglamentación vigente en materia de carga y descarga de mercancías peligrosas. En el marco del acuerdo ADR, estas son las principales clases a las que los alumnos pueden someterse durante el curso de formación y el examen:

- Sustancias y objetos explosivos de clase 1;
- Gasolina de clase 2;
- Líquidos inflamables de clase 3;
- Sólidos inflamables de clase 4.1, sustancias auto-reactivas y explosivos sólidos desensibilizados;
- Clase 4.2 Sustancias susceptibles de combustión espontánea;
- Clase 4.3 Sustancias que, en contacto con el agua, emiten gases inflamables;
- Sustancias oxidantes de la clase 5.1;
- Peróxidos orgánicos de clase 5.2;
- Sustancias tóxicas de clase 6.1;
- Sustancias infecciosas de clase 6.2;
- Sustancias radiactivas de clase 7;
- Sustancias corrosivas de clase 8;
- Clase 9 Sustancias y artículos peligrosos diversos.

Hay cuatro cursos de formación de especialización diferentes para obtener la certificación ADR:

- **conocimientos básicos**, para habilitar el transporte de mercancías peligrosas, con exclusión de las cuestiones relacionadas con las cisternas y las sustancias pertenecientes a las clases 1

(sustancias explosivas) y 7 (sustancias radiactivas).
Dentro de este curso de formación el aprendiz se someterá a tareas prácticas.

- la especialización para el transporte de mercancías en el tanque;
- especialización en el transporte de sustancias radiactivas
- especialización en el transporte de sustancias explosivas.

La certificación del ADR es obligatoria para los transportes nacionales e internacionales, como se indica en el capítulo 1.3.3.6 del ADR.

El examen incluye una prueba de opción múltiple de Verdadero o Falso (compuesta de tres alternativas (Respuesta A, B, C.) y un estudio de caso. Durante el examen se permite al aprendiz consultar documentos jurídicos escritos que regulan el sector del transporte de mercancías peligrosas, siempre que no contengan notas explicativas. El aprendiz puede inscribirse en el examen en la comisión central del MIT (Ministerio de Transporte e Infraestructuras) en Roma, o en los institutos regionales del MIT. En la sesión del examen, el aprendiz debe mostrar su propio documento de identidad y documentación, incluida la descarga bancaria, copias del documento de identidad, etc.).

España

Cada empresa debe tener al menos una DGSA para asegurar que se cumplan las normas y obligaciones para el transporte de mercancías peligrosas.

Compruebe que cada vehículo debe tener un equipo especial, incluyendo paneles naranjas, letreros y marcas, un casco, gafas protectoras, dos extintores de incendios.

Todo empleado que participe directa o indirectamente en el transporte de mercancías peligrosas (incluidos los trabajadores del transporte, la carga, la descarga y el almacenamiento intermedio), o los transportistas que transporten mercancías peligrosas en cantidades limitadas están obligados a recibir capacitación de la Dirección General de Seguridad Pública o de las entidades que se designen; esta capacitación se registrará en el expediente de los trabajadores y tendrá carácter anual.

La formación de la DGSA incluye la clasificación de las características químico-físicas de las sustancias, cuya exposición podría ser perjudicial para las personas y el medio ambiente.

Poder prevenir accidentes o aplicar procedimientos de emergencia cuando se produzcan accidentes o percances, elaborar un informe de análisis de accidentes (que se presentará a las autoridades en el plazo de un mes), infracciones repetidas o graves de las normas de carga de mercancías peligrosas, sensibilizar sobre los riesgos vinculados al transporte de mercancías peligrosas, carga y descarga, y comprobar que cada empresa cumple la normativa vigente sobre carga y descarga de mercancías peligrosas y que dispone de una DGSA.

En el marco del acuerdo ADR, los conductores deben seguir un curso de formación y aprobar los exámenes exigidos por la administración, y cada cinco años deben hacer un curso de actualización de conformidad con el capítulo 8.2 del ADR, con fines de formación:

Conocimiento de los productos de la Básica Común de las clases: 2,3,4.1,4.2,4.3,5.1,5.2,6.1,6.2,8,9

Especialidades de:

Transporte de mercancías peligrosas en tanques.

Transporte de la Clase 1, Explosivos.

Transporte de la Clase 7, Radioactivos.

Turquía

Los candidatos deben recibir una formación en los centros de capacitación autorizados por el Ministerio de Transporte e Infraestructura. Además, deben aprobar el examen organizado por el Ministerio y la Universidad de Gazi. Deben obtener al menos 70 en el examen.

Los asesores de seguridad de las mercancías peligrosas capacitan a los DGSA en instituciones de formación debidamente autorizadas por el Ministerio sobre la base de la legislación aplicable, los tratados y convenios internacionales aplicables y el acervo de la Unión Europea sobre el transporte de mercancías peligrosas.

El plan de estudios de dicha formación debe abarcar, como mínimo, las siguientes materias:

- a) La legislación nacional y los tratados y convenios internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas.
- b) Clasificación de las sustancias peligrosas.
- c) Normas generales sobre envases, cisternas y contenedores cisterna.
- ç) Reglas de etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja.
- d) Información sobre la documentación de transporte.
- e) Restricciones en los métodos de envío y remesas.
- f) Normas sobre el transporte de pasajeros.
- g) Prohibiciones y medidas sobre los envases mixtos.
- ğ) Reglas sobre la clasificación de las mercancías peligrosas.
- h) Normas sobre cantidades limitadas y exentas.
- i) Reglas de manipulación y apilamiento.
- i) Reglas de limpieza o desgasificación antes de la carga y después de la descarga.
- j) Documentación necesaria a bordo de los vehículos.
- k) Normas de tráfico de vehículos y de estacionamiento.
- l) Normas y restricciones de tráfico relativas al transporte de mercancías peligrosas.
- m) Normas sobre la descarga y sobre posibles fugas durante esta operación.
- n) Requisitos relativos al equipo de transporte.
- o) Preparación de planes de seguridad con respecto al transporte de mercancías peligrosas para establecimientos individuales.
- ö) Recopilación de información sobre las causas y tipos de accidentes relacionados con sustancias peligrosas y la notificación de esos accidentes.
- p) Procedimientos y principios sobre la preparación de los informes anuales de los establecimientos.
- r) (Adicional: RG-19/4/2017-30043) Prevención de los incendios provocados por sustancias peligrosas y métodos de intervención en esos casos de incendio.

La capacitación de 64 horas se imparte en forma de un programa de capacitación estándar. Los instructores siguen un enfoque metodológico de capacitación centrado en los logros de los alumnos, y el examen final se centra en la capacidad del alumno para responder a preguntas específicas.

V-LA SITUACIÓN Y LOS PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO DE LOS CENTROS DE CAPACITACIÓN QUE IMPARTEN CAPACITACIÓN EN MATERIA DE ASESORAMIENTO SOBRE SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS

Austria

Los cursos de capacitación para los DGSA sólo pueden ser realizados por organizadores de capacitación reconocidos por medio de un certificado. El gobernador responsable decide sobre las solicitudes de reconocimiento

Base legal

Párrafo 6 del artículo 11 de la Ley de Transporte de Mercancías Peligrosas (GGBG)

Los artículos 2, 3 y 5 de la Ordenanza sobre el transporte de mercancías peligrosas (GGBV)

Las regulaciones de comercio

Requisitos:

El solicitante debe tener al menos 24 años y ser de confianza.

En el caso de las entidades jurídicas, esas personas deben ser dignas de confianza y tener una influencia significativa en la gestión de la empresa.

Los documentos relativos a los siguientes detalles deben adjuntarse a la solicitud de reconocimiento como organizador de la capacitación

- Las calificaciones del organizador y del personal docente
- Programa detallado de capacitación, incluidos los planes de estudio y los horarios

Italia

En Italia el sistema que regula la formación de asesores de la DGSA no está regulado, la formación de los asesores de la DGSA es principalmente autónoma debido a la escasa cantidad de alumnos que se someten al examen de la DGSA cada año. En el territorio italiano existen organizaciones privadas que imparten cursos de la DGSA, y los cursos se imparten una o dos veces al año. En cuanto al examen, existen 18 comisiones a nivel nacional que organizan exámenes en diferentes períodos.

España

No está regulado.

Cada centro privado capacita a los solicitantes tratando de obtener el mayor porcentaje de pases para tener más pruebas, aunque existe una base de preguntas y casos de exámenes (que son públicos) por parte del Ministerio de Transporte.

Turquía

Las instituciones de capacitación que deseen ofrecer formación en la DGSA deben obtener la debida autorización del Ministerio en virtud del Comunicado sobre los asesores en materia de seguridad de las mercancías peligrosas. Los cursos de capacitación que se ponen a disposición de las futuras DGSA se llevan a cabo en un marco (programa de capacitación, duración, número de participantes y formularios y documentos para su utilización en la capacitación, etc.) preparado y ejecutado por el Ministerio.

Actualmente, hay 155 instituciones que ofrecen formación a los futuros DGSA (abril de 2020). Desde la puesta en marcha de la formación de los DGSA, 32.533 personas han recibido formación de dichas instituciones de formación. De esta cifra, 9.782 personas aprobaron sus exámenes y se certificaron como DGSA (abril de 2020). La probabilidad media de éxito es del 30,1% para los exámenes. Hay 3.779 DGSA empleados activamente por varias instituciones.

VI-LA SITUACIÓN Y LOS PROCEDIMIENTOS DE TRABAJO DE LAS INSTITUCIONES/INSTITUCIONES QUE PRESTAN SERVICIOS DE ASESORAMIENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS

Austria

La DGSA reportada no tiene que ser un empleado de la compañía. De acuerdo con las regulaciones internacionales, también se puede informar de los DGSA externos con certificados de formación válidos (extranjeros).

La persona autorizada a firmar por la empresa debe notificar al Ministerio Federal lo siguiente en el plazo de un mes a partir de su nombramiento o cambio:

- Nombre y fecha de nacimiento de la DGSA correspondiente
 - País de expedición y número de prueba de la formación,
 - el comienzo y, si procede, el final de su mandato, y
 - cualquier restricción en su área de responsabilidad
- Los servicios de la DGSA externa se centran en:
- La formación de los empleados interesados (incluidos los certificados de instrucción y los documentos de formación)
 - Creación de folletos, instrucciones de trabajo y listas de control o comprobación de las existentes
 - Asistencia telefónica y asesoramiento a la empresa
 - Apoyo y asesoramiento por escrito y por teléfono para los empleados
 - Creación de un informe anual
 - Comprobaciones aleatorias
 - Apoyo inmediato y de seguimiento después de los incidentes
 - Persona de contacto de la autoridad (BMVIT)
 - Asesoramiento para mejorar los procesos de las mercancías peligrosas

Italia

En cuanto a las obligaciones de formación de los DGSA, la legislación italiana aún no tiene un marco oficial claro. Los DGSA en Italia son generalmente profesionales independientes, deben ser designados en las empresas sólo en ciertos casos:

- si la actividad principal de la empresa implica el transporte de mercancías peligrosas, o
- si la empresa realiza esta operación en una cantidad limitada pero aún así sobre el rango prescrito por la ley 35/2010.

El asesor de la DGSA puede ser un representante legal o un consultor interno/externo nombrado por la empresa. Las funciones de los asesores de la DGSA implican la ejecución de operaciones de seguridad relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, el embalaje, el envío, la carga y la descarga. En particular, estas son las principales tareas una vez que un asesor de la DGSA ha sido nombrado:

- Los asesores de la DGSA tienen que recibir una nominación formal por escrito de la compañía con la aceptación en nombre del consultor,
- en un plazo de 15 días el representante legal comunica los datos de la DGSA al Ministerio de Transporte e Infraestructuras, y

- en un plazo de 60 días el consultor escribe un informe sobre los procedimientos y los cambios necesarios dentro de la empresa, tal y como se espera en las prescripciones de la norma ADR.
- Se debe redactar un informe final anual antes de que finalice el año de funcionamiento (antes de febrero); el consultor de la DGSA debe elaborar un informe final en el que se explique lo que se ha mejorado/operaciones realizadas, y las posibles actividades para la formación de los funcionarios.

España

Las entidades que prestan los servicios del Asesor de Seguridad en el exterior tienen la obligación de hacer por lo menos una visita anual a las instalaciones de carga, descarga o transporte. A partir de esta visita, redactarán un informe para la dirección de la empresa sobre los procedimientos de seguridad de las instalaciones y los vehículos utilizados para esta actividad.

Cada vez que hay un cambio, deben hacer una visita y elaborar un informe sobre las variaciones y los medios de aplicación de la máxima seguridad.

Las entidades que prestan servicios externos de asesores de seguridad deben tener una póliza de seguro de responsabilidad civil.

Turquía

Un establecimiento que debe emplear a los DGSA puede recibir esa capacitación de una de dos maneras. Un establecimiento puede emplear a un DGSA certificado o adquirir el mismo servicio de las instituciones del DGSA. La Directiva sobre la autorización de las instituciones asesoras en materia de seguridad de las mercancías peligrosas rige los procedimientos y principios de trabajo aplicables a estas instituciones. Una institución que desee ser autorizada como institución asesora en materia de seguridad de mercancías peligrosas (DGSAI) debe reunir la documentación necesaria, solicitarla al Ministerio con la misma y ser aprobada como tal por el Ministerio. Estas instituciones están obligadas a notificar al Ministerio las DGSA en su empleo por medios electrónicos.

El número de DGSAI autorizados en Turquía a partir de abril de 2020 es de 629 en total, con 301 sedes y 328 sucursales.

VII. NECESIDADES DE CAPACITACIÓN TEÓRICA Y PRÁCTICA DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD EN MATERIA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PAÍSES ASOCIADOS

Se realizó una encuesta en Austria, Italia, España y Turquía a fin de determinar las necesidades educativas de los instructores de la DGSA y los directores de los centros de capacitación. En cada encuesta participaron 10 DGSA y 15 instructores y directores de centros de capacitación de la DGSA en cada país. Las encuestas se realizaron cara a cara, en línea o por teléfono. El cuestionario figura en el anexo del informe. Los cuestionarios aplicados a los instructores y directores de centros de capacitación de la DGSA y de la DGSA se evaluaron por separado. El análisis de los resultados de la encuesta es el siguiente:

La DGSA necesita un informe común de análisis:

1. Edad:

Austria: La edad rellena es de 33 a 54 años

Italia: La edad indicada es de 35 años a 53 años.

España: La edad rellenada es de 26 a 63 años

Turquía: La edad rellenada es de 28 años hasta 42 años.

2. El género:

En este sector se observa que los hombres han estado trabajando predominantemente en los países distintos de Turquía.

Austria: 9 hombres. 1 hembra

Italia: 8 hombres, 2 mujeres

España: 7 hombres. 3 mujeres

Turquía: 5 hombres, 5 mujeres.

3. Educación (Última escuela de graduación):

Puede decirse que los DGSA están formados en los campos que generalmente proporcionan las calificaciones requeridas por su trabajo.

Austria: Formación profesional completa (4 respuestas); HTL - Colegio Técnico: (2 respuestas); Universidad (2 respuestas)

Italia: 6 de cada 10 tienen un título relacionado con el tema de las mercancías peligrosas, 4 personas de cada 10 tienen una educación secundaria superior.

España: Bachillerato 2, Gestor de transporte 4, Licenciado en Prevención de Riesgos Laborales 2, Licenciado en Derecho 1, Estudios de transporte 1.

Turquía: Licenciatura 5, Graduación 4, Doctorado 1

4. Ocupación (Ocupación distinta de DGSA/entrenador/gerente, si es posible)

Los DGSA generalmente tienen profesiones relacionadas con la ingeniería, el transporte, la logística y la gestión.

Austria: Gerente técnico, comerciante de logística, gerente de piso de vehículos, consultor, experto en seguridad, gerente de la oficina técnica

Italia: Empleado, trabajador independiente - ingeniero, gerente de la cadena de suministro,

España: Asesor de transporte, gestor de transporte, técnico de prevención y funcionario público.

Turquía: Ingeniero, químico, físico, profesor, experto en logística.

5. Su sector de empleo como DGSA (Sólo DGSA responderá)

Los DGSA que participan en el estudio sirven en casi todas las áreas cubiertas por el Acuerdo ADR.

Austria: Los siguientes sectores fueron mencionados aquí: Transporte, químico industry, logística, gestión de residuos

Italia: **Transporte de mercancías** peligrosas prescrito por el sistema ADR, Consultor externo - varios sectores, transporte y producción de mercancías según lo previsto por el sistema ADR, Tintas, radiactivo, farmacéutico, ambiental, transporte de combustible, transporte por carretera, transporte de productos químicos incluidos los gases de petróleo y fertilizantes, servicio de consultoría - todos los sectores del acuerdo ADR

España: Transporte 7, Industria química 2, Distribución de combustible 1

Turquía: Los DGSA pueden trabajar en múltiples sectores. Los sectores en los que los DGSA que participan en el estudio de la encuesta son; química 7, salud 4, automoción 4, alimentación 4, cosmética 2, maquinaria 2, embalaje 2, fuel 1, energía 1, construcción 1, textil 1, aviación 1, logística 1

6. ¿Años de experiencia como DGSA/entrenador/gerente?

La mayoría de los DGSA tienen más de 3 años de experiencia profesional.

Austria: 1 - 3 años: 20%, más de 3 años 80%

Italia: Más de 3 años 100%

España: 1 año: 20%, 1 - 3 años: 20%, más de 3 años 60%

Turquía: 1 - 3 años: 60%, más de 3 años 40%

7. ¿A cuántas empresas ofrece asesoramiento (Sólo la DGSA responderá)?

El número de empresas atendidas por las DGSA varía de un país a otro.

Austria: Sólo una compañía (5 en total) el resto dio un número de 3 a 7 compañías

Italia: Más de 20: 1 persona, 34 empresas: 1 persona, 30 empresas: 2 personas, 15 empresas: 1 persona, 4 empresas: 1 persona, 3 empresas: 2 personas, 1 empresa: 2 personas,

España: 1-5 empresas: 20%, 5-10 empresas 20%, más de 10: 60%

Turquía: La DGSA puede prestar servicios de consultoría a un máximo de 8 empresas en Turquía. El 80% de los DGSA proporcionan consultoría a 8 empresas. Una DGSA declaró que proporcionó consultoría a una empresa y una DGSA a 6 empresas

8. ¿Tiene alguna otra ocupación que no sea la de DGSA? (Sólo la DGSA responderá) Si es así, ¿qué?

Austria: Gerente técnico, comerciante de logística, gerente de piso de vehículos, consultor

Italia: Asesor en materia de ocupación y salud, empleado técnico, gerente de la cadena de suministro, asesor sobre sustancias químicas y proyectos internacionales, FAO, PNUMA, CE, consultoría ambiental, gerente de la cadena de suministro para empresas químicas. 5 consultores de cada 10 se dedican a otras profesiones relacionadas con temas de ADR. Sólo 2 de ellos no se dedican a ninguna otra ocupación.

España: Director de transporte 5, técnico de prevención 2, director administrativo 1, formadores de transporte 2.

Turquía: el 90% de los encuestados declararon que no hacían nada más que negocios de TMGD. Una persona también trabaja como especialista en valoración de productos químicos. De acuerdo con la legislación de Turquía, está prohibido trabajar en un DGSA en otro puesto de trabajo. Por lo tanto, esta tasa es muy alta.

9. Sírvase enumerar los programas de capacitación obligatorios y no obligatorios para las personas que deseen convertirse en ASDM/formadores. (Incluyendo tanto la formación obligatoria como la no obligatoria):

Considerando la educación obligatoria y no obligatoria, se observa que hay importantes diferencias entre los países.

Austria: Los programas de formación de WIFI (organización de formación de la Cámara de Comercio) y de la Academia TÜV se mencionaron repetidamente aquí. Además, también otros proveedores como: GSSA Mayer, Fagus Consulting GmbH, Gutwinski, Gefahrgut Online Centre.

Italia: Curso de formación sobre el sistema ADR, Conocimiento del tema de la gestión del transporte de mercancías peligrosas y su impacto en nuestro medio ambiente, programa de actualización de 2 años sobre el sistema ADR necesario para el examen, no existen formaciones específicas obligatorias, se sugiere encarecidamente la lectura de manuales específicos relacionados con el ámbito de las especialidades (explosivo-gas-radioactivo). La formación RID es especialmente valiosa para estudiar temas relativos al sector ferroviario, Diploma, grado, calificación de la DGSA, Normas de prevención de materiales, La formación no está regulada, el candidato puede estudiar de forma autónoma los contenidos de la formación en papel o confiar en instituciones de formación privadas que impartan cursos antes de someterse al examen.

La formación obligatoria no está regulada por la ley.

España: En España no hay formación obligatoria.

Turquía: Para ser un DGSA en Turquía es obligatorio asistir a 64 horas de capacitación obligatoria en instituciones educativas autorizadas y también recibir capacitación práctica en materia de lucha contra incendios, para luego rendir el examen del Ministerio de Transporte e Infraestructura y tomar 70 del examen. Los documentos tienen una validez de 5 años. Los DGSA, cuyo certificado ha caducado, deben recibir 16 horas de formación de actualización en instituciones de formación autorizadas. Los DGSA que toman esta formación hacen el examen de renovación del certificado.

Las capacitaciones no obligatorias son: capacitaciones especiales de campo, capacitaciones de desarrollo empresarial y capacitaciones sectoriales.

10. ¿Considera suficiente la formación obligatoria y no obligatoria que se imparte a los futuros DGSA?

En general, los encuestados consideran que la capacitación impartida a la DGSA es parcialmente útil. Estos datos muestran que los programas de entrenamiento para los DGSA pueden ser revisados para ser más eficientes.

Austria:

Opciones de respuesta	Respuestas	
sí	20,00%	2
no	10,00%	1
en parte	50,00%	5
indeciso	20,00%	2

Italia:

Opciones de respuesta	Respuestas	
sí	10 %	1
no	0 %	0
en parte	80 %	8
indeciso	10 %	1

España:

Opciones de respuesta	Respuestas	
sí	73%	11
no	0%	0
en parte	27%	4
indeciso	0%	0

Turquía:

Opciones de respuesta	Respuestas	
Sí	30%	3
No	0%	0
En parte	70%	7
Índecisive	0%	0

11. ¿Qué tipos de formación teórica beneficiarían a los DGSA? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

Entre los temas de formación teórica que serán más beneficiosos para los DGSA, se destacan la formación específica para un sector o una rama, y la formación para el fomento de la

capacidad personal e institucional. También se consideró que los temas de salud y seguridad en el trabajo y de protección del medio ambiente eran importantes.

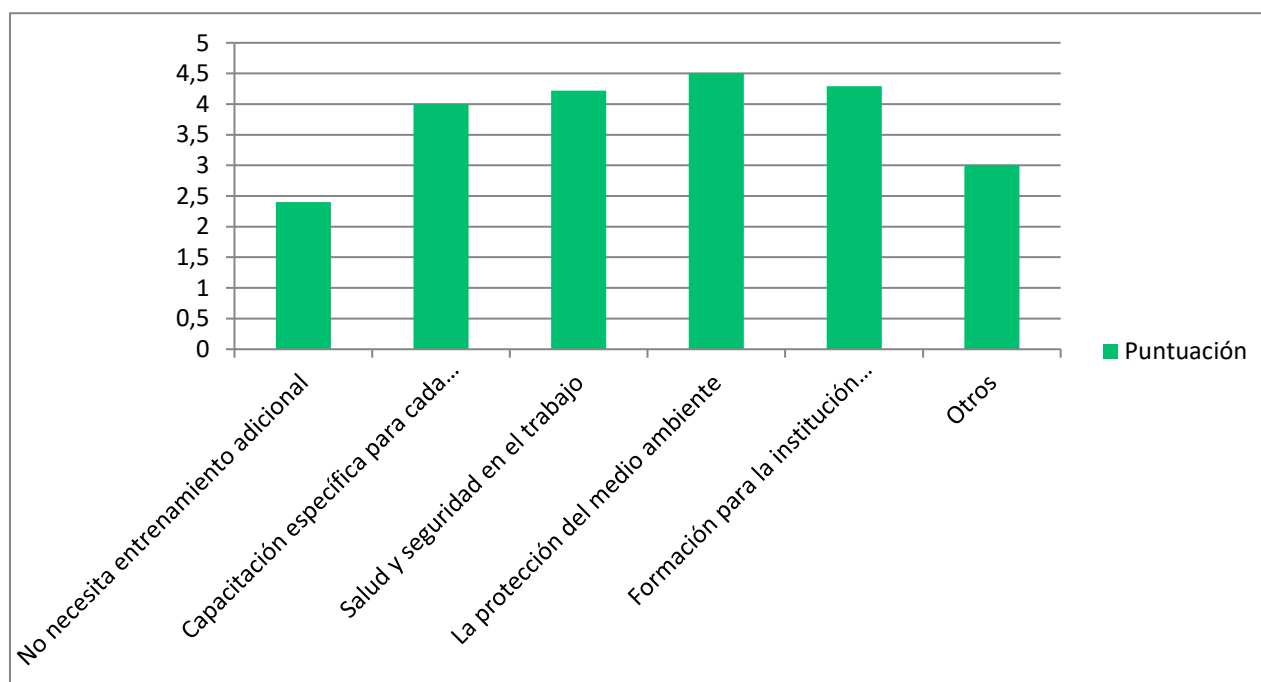
Austria:

Los tipos de capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional y la capacitación específica para un sector o una rama de actividad fueron los que se mencionaron con mayor frecuencia

Opciones de respuesta	Respuestas	
No necesito ningún entrenamiento adicional	10,00%	2
Capacitación específica para el sector o la rama	25,00%	5
Salud y seguridad en el trabajo	15,00%	3
La protección del medio ambiente	15,00%	3
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	35,00%	7
Otro (Sírvasse especificar)	0,00%	0

Italia:

En promedio, la opción "protección del medio ambiente" registró la puntuación más alta, seguida de "capacitación para la institución personal (puntuaciones 4,5 y 4,30 respectivamente)", y "salud y seguridad en el trabajo" (puntuación 4,22). Sólo 2 personas eligieron la opción "Otros", lo que indica que necesitan más formación en el transporte de mercancías peligrosas y el Decreto ley 81 sobre las condiciones de seguridad.



España:

Los tipos de capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional y la capacitación específica para un sector o una rama de actividad fueron los que se mencionaron con mayor frecuencia

Opciones de respuesta	Respuestas	
Salud y seguridad en el trabajo	100%	10
La protección del medio ambiente	100%	10

Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	60%	6
Capacitación específica para el sector o la rama	60%	6
No necesito ningún entrenamiento adicional.	80%	8
Otros	8%	2

Turquía: La capacitación de las ramas sectoriales y la salud y seguridad en el trabajo están en primer lugar. La capacitación para la creación de capacidad personal e institucional y la protección del medio ambiente están en el tercer y cuarto lugar con.

Opciones de respuesta	Respuestas	
No necesito ningún entrenamiento adicional	0%	0
Capacitación específica para el sector o la rama	80%	8
Salud y seguridad en el trabajo	80%	8
La protección del medio ambiente	60%	6
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	70%	7
Otro (sírvase especificar): La legislación y sus aplicaciones en el campo, Gestión de la logística, conceptos y procesos básicos de logística Sistemas de gestión de calidad, Procedimientos aduaneros, Análisis de riesgo, Entrenamiento detallado según las clases de mercancías peligrosas		

12. ¿Qué método ofrecería la mayor eficacia en la formación teórica adicional? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

El ambiente de la clase se pone en primer plano como el método más eficiente para dar educación teórica y la Internet lo sigue. Los DGSA encuestados encuentran más útiles los métodos de formación innovadores. La educación teórica puede aprenderse de manera más eficiente en el entorno del aula, pero debe ser apoyada por Internet y las aplicaciones móviles.

Austria:

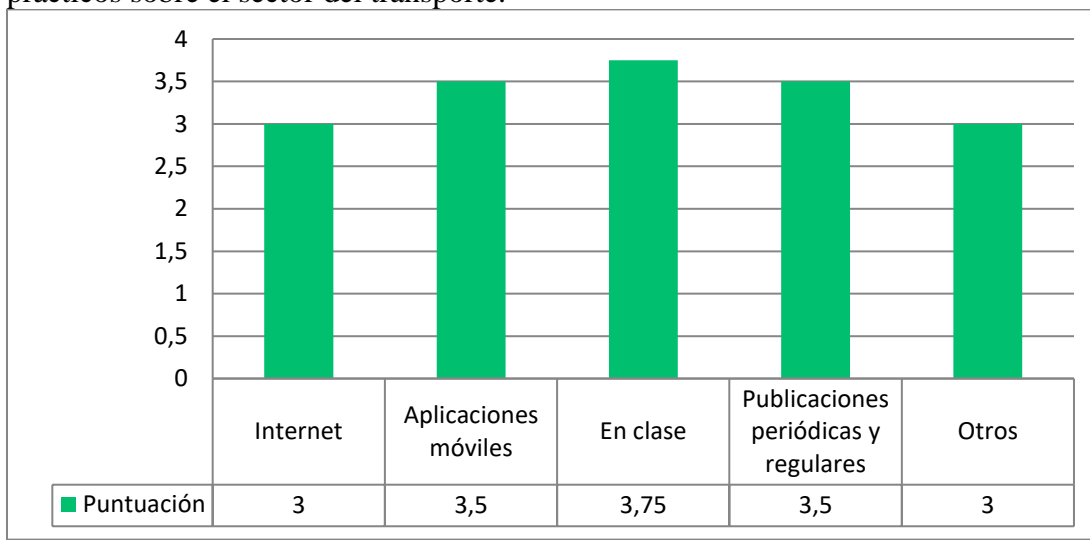
Los métodos Internet y los Consejos Móviles se mencionaron con mayor frecuencia en las clasificaciones 1 y 2. En total, el método de Internet fue mencionado con mayor frecuencia, seguido por los Consejos Móviles y la capacitación en el aula.

	1	2	3	4	5	Total
Internet	4	5	0	0	0	9
Avisos Móviles	5	2	0	0	0	7
Aula	1	2	4	0	0	7
Publicaciones regulares y periódicas	0	0	1	2	0	3
Otro (Sírvase especificar)	0	0	0	0	0	0

Italia:

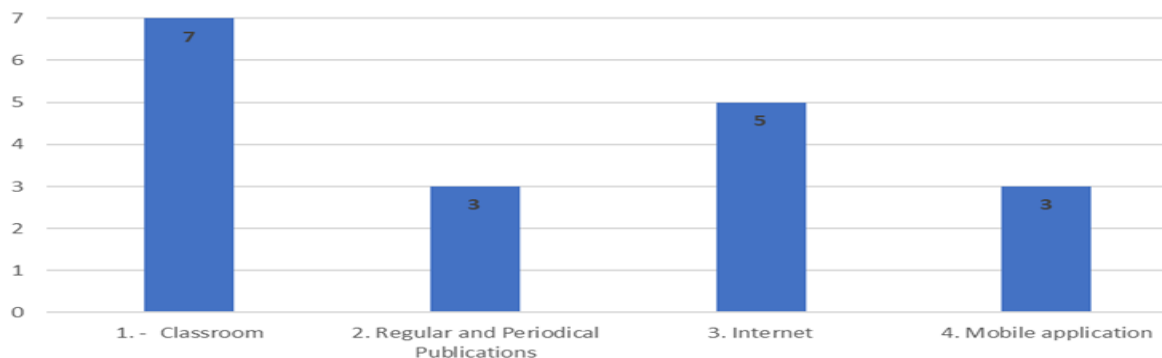
Los tres métodos más eficaces para alcanzar niveles de competencia más altos, seleccionados por los encuestados son: en las clases presenciales, las aplicaciones móviles y las publicaciones

periódicas y regulares, con una ligera diferencia con las opciones "Internet" y "otros". En consecuencia, los alumnos piden actualmente más innovación en las actividades de clase. 2 alumnos respondieron a "Otros", afirmando claramente que necesitarían más conocimientos prácticos sobre el sector del transporte.



España:

Los métodos Aula e Internet se mencionaron con mayor frecuencia en el Ranking 1 y también tienen la mejor puntuación en total.



Turquía: Los participantes consideran que la mejor manera de impartir la enseñanza teórica es impartirla en el entorno de las aulas y mediante aplicaciones móviles. La Internet ocupa el tercer lugar, las publicaciones periódicas y regulares ocupan el cuarto lugar.

Opciones de respuesta	Respuestas	
Internet	5	50%
Avisos Móviles	6	60%
Aula	6	60%
Publicaciones regulares y periódicas	5	50%
Otro (Sírvase especificar) Aplicaciones de campo	1	10%

13. ¿Qué tipos de formación práctica beneficiarían a los DGSA (mientras trabajan sobre el terreno)? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

Los DGSA que participaron en la encuesta comprobaron que se requería capacitación en materia de clasificación de peligros, capacitación práctica relacionada con el proceso de

aplicación y capacitación sectorial/variante. En este contexto, puede decirse que la capacitación sobre el terreno será beneficiosa para los DGSA.

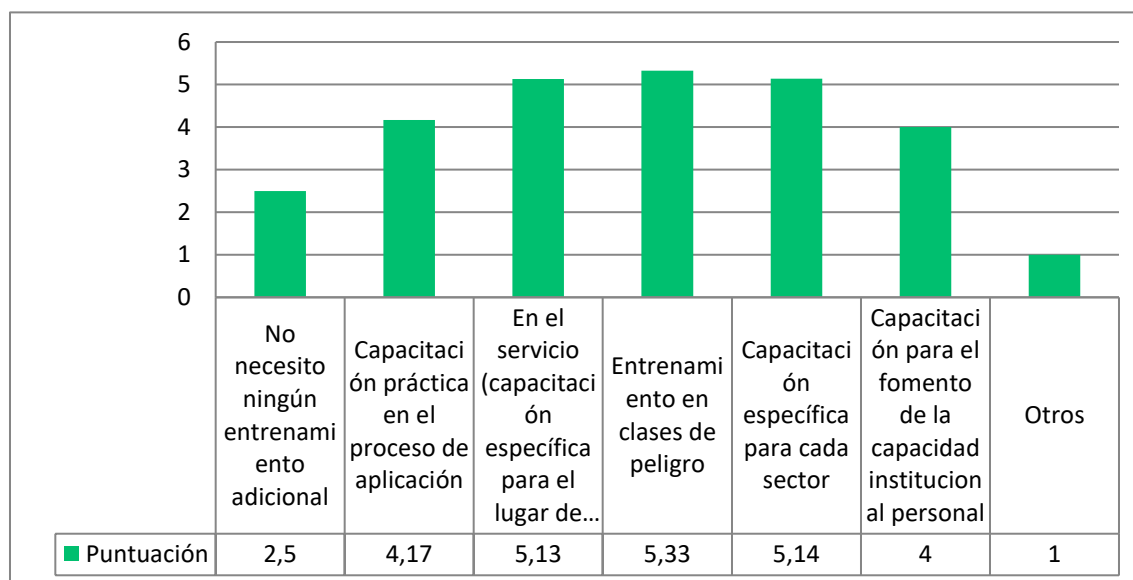
Austria:

Los tipos de capacitación específica para cada sector o rama de actividad y la capacitación práctica en el proceso de aplicación son los que tienen las cifras más altas en total. El número más frecuente es el de la capacitación práctica en el proceso de aplicación

	1	2	3	4	5	Total
No necesito ningún entrenamiento adicional	0	0	0	0	0	0
Capacitación práctica en el proceso de aplicación	7	2	0	0	0	9
Capacitación en servicio (específica para el lugar de trabajo)	2	3	1	0	0	6
Entrenamiento en clases de peligro	0	1	2	1	1	5
Capacitación específica para el sector o la rama	2	2	3	2	1	10
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	0	0	2	0	2	4
Otros	0	0	0	0	0	0

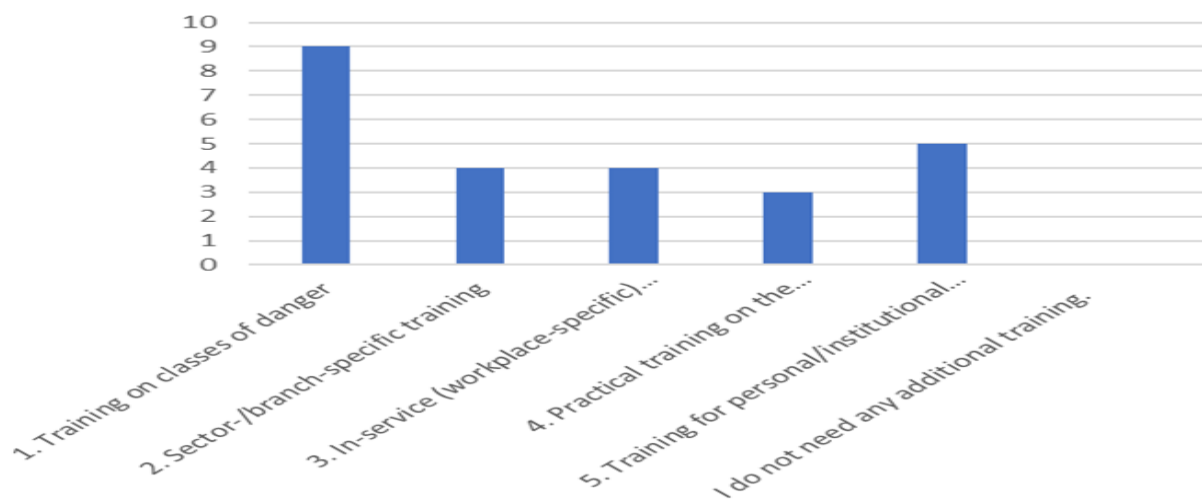
Italia:

Los DGSA se beneficiarían de la formación en clases de peligro, formación específica para el sector, formación en el servicio y formación específica para el lugar de trabajo, que son las que obtienen las mayores puntuaciones: 5,33, 5,14 y 5,13 respectivamente. El gráfico anterior confirma lo que se ilustra en las entrevistas recogidas en la sección VII del informe nacional: la necesidad de llevar a cabo actividades más prácticas y la verticalización de los temas según la especialización de los candidatos. La opción "otros" no ha sido especificada claramente por el entrevistado.



España:

El tipo de entrenamiento en clases de peligro es el que más frecuentemente se clasifica como número 1



Turquía:

Según las respuestas clasificadas por los participantes en el orden de prioridad; los participantes son los que más necesitan capacitación práctica sobre el proceso de aplicación. El segundo lugar es la capacitación en el servicio (específica para el lugar de trabajo), y el tercer lugar es la capacitación sobre clases de peligro.

	1		2		3		4		5		6		7		Total
No necesito ningún entrenamiento adicional.	14%	1	0%	0	0%	0	14%	1	0%	0	29%	2	43%	3	7
Capacitación práctica en el proceso de aplicación	56%	5	22%	2	0%	0	0%	0	14%	1	0%	0	14%	1	9
Capacitación en servicio (específica para el lugar de trabajo)	25%	2	50%	4	0%	0	0%	0	25%	2	0%	0	0%	0	8
Entrenamiento en clases de peligro	13%	1	0%	0	25%	2	38%	3	13%	1	13%	1	0%	0	8
Capacitación específica para el sector o la rama	0%	0	13%	1	38%	3	38%	3	0%	0	13%	1	0%	0	8
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	0%	0	0%	0	13%	1	0%	0	38%	3	13%	1	0%	0	8
Otro (Sírvase especificar)	5 Llenado y descarga de buques cisterna, control de buques cisterna Seguridad de la carga, Aplicaciones de la legislación local en la materia, Gestión logística, Sistemas de gestión de calidad.														

14. ¿Cuál cree que es el método más eficaz para impartir esa formación práctica? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

El entorno laboral ha pasado a primer plano como el entorno/método más eficiente en el que se puede proporcionar formación práctica. A continuación, los materiales digitales y las

aplicaciones móviles. Los DGSA prefieren recibir formación práctica sobre el terreno complementándola con aplicaciones digitales.

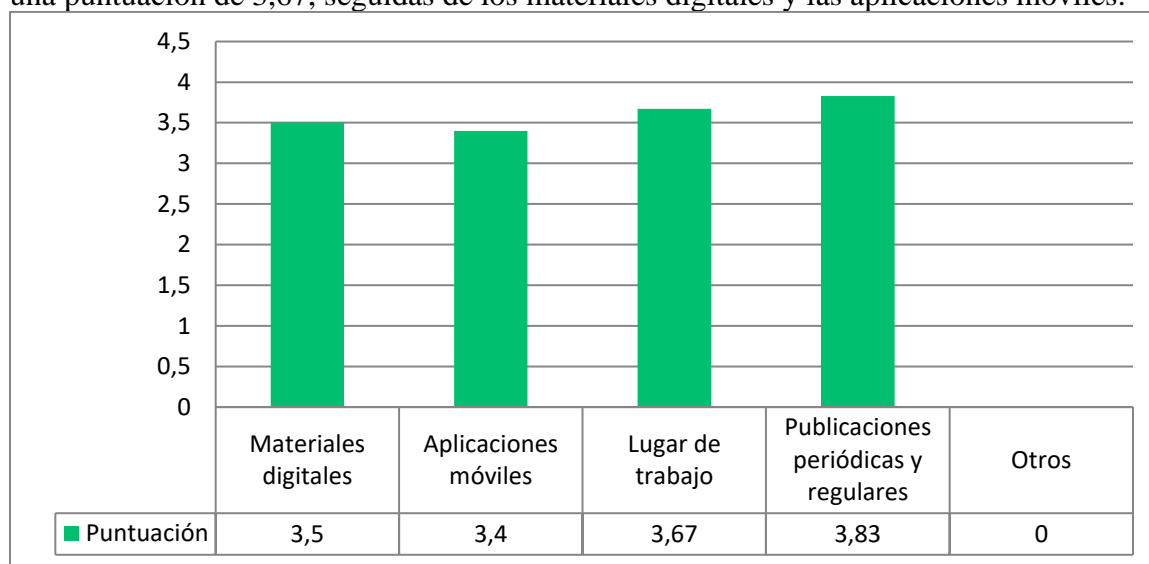
Austria:

El método de clase se clasifica en el número 1, seguido por el método de Internet y los consejos móviles

	1	2	3	4	5	Total
Internet	2	4	1	0	0	7
Avisos Móviles	1	6	0	0	0	7
Aula	8	1	0	0	0	9
Publicaciones regulares y periódicas	0	0	0	1	0	1
Otro (Sírbase especificar)	0	0	0	0	0	0

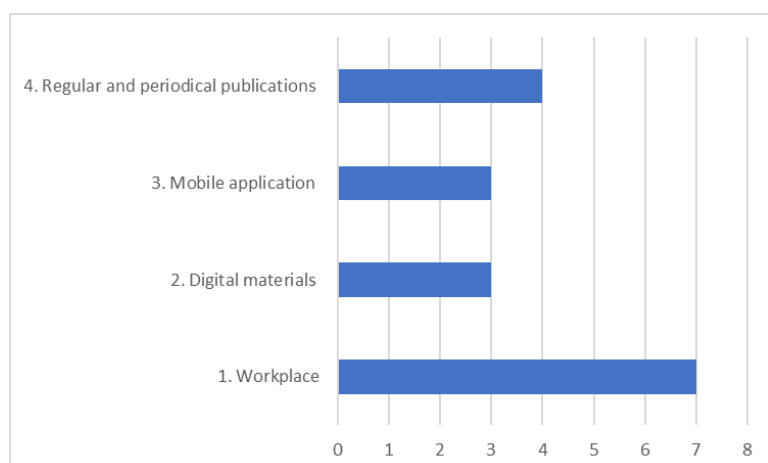
Italia:

Se considera que los métodos más eficaces para impartir capacitación práctica son las publicaciones periódicas y regulares (3,83) y la experiencia laboral en el lugar de trabajo, con una puntuación de 3,67, seguidas de los materiales digitales y las aplicaciones móviles.



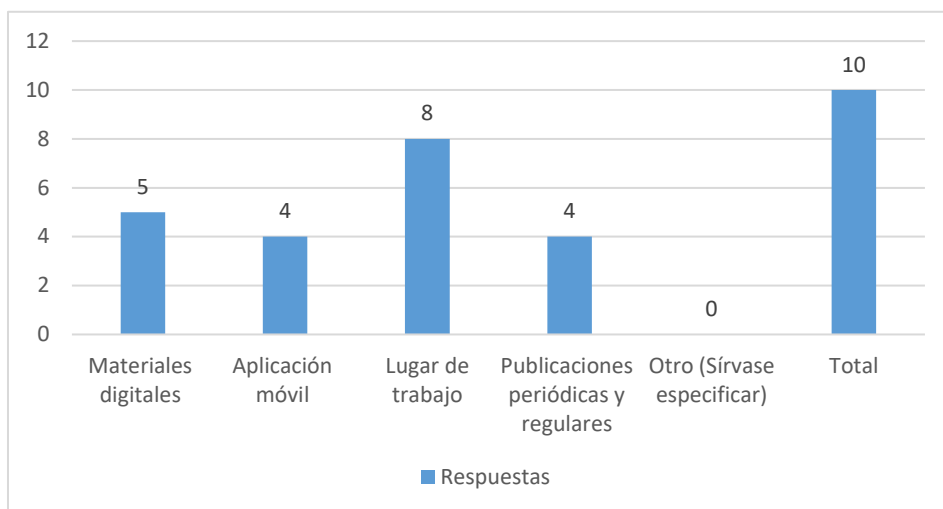
España:

El método de aula / lugar de trabajo se clasifica en el número 1, seguido por el método de Internet.



Turquía:

El lugar de trabajo ocupa el primer lugar como el método más conveniente para recibir entrenamiento práctico. Los materiales digitales están en segundo lugar.



15. ¿Qué métodos pueden utilizarse para mejorar la eficacia de la capacitación? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

Se recibieron diferentes respuestas a esta pregunta en cada país. Se ha considerado importante, a ritmos variables, centrarse más en las aplicaciones prácticas que en la formación teórica, dedicar más tiempo a la formación, formar grupos más pequeños y proporcionar más recursos.

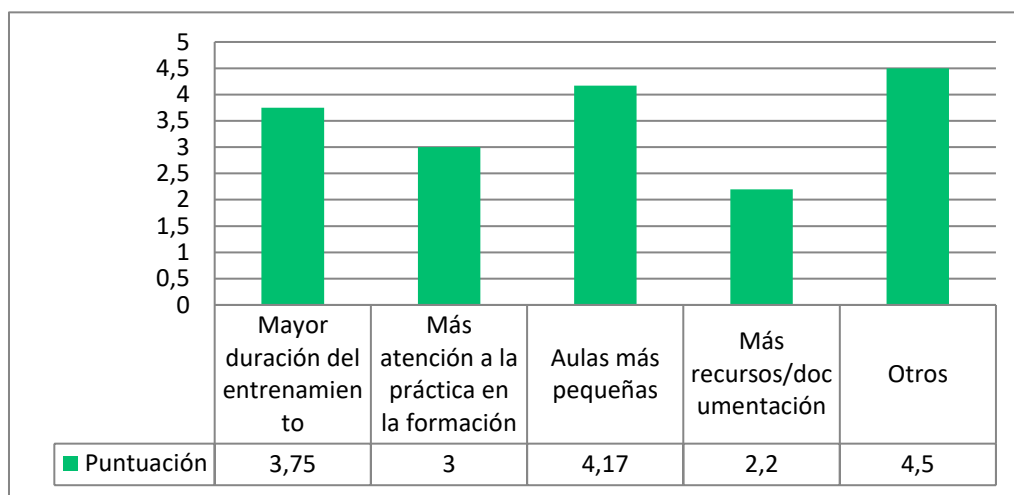
Austria:

Para mejorar la eficiencia de la capacitación, el método más importante es centrarse más en la práctica de la capacitación.

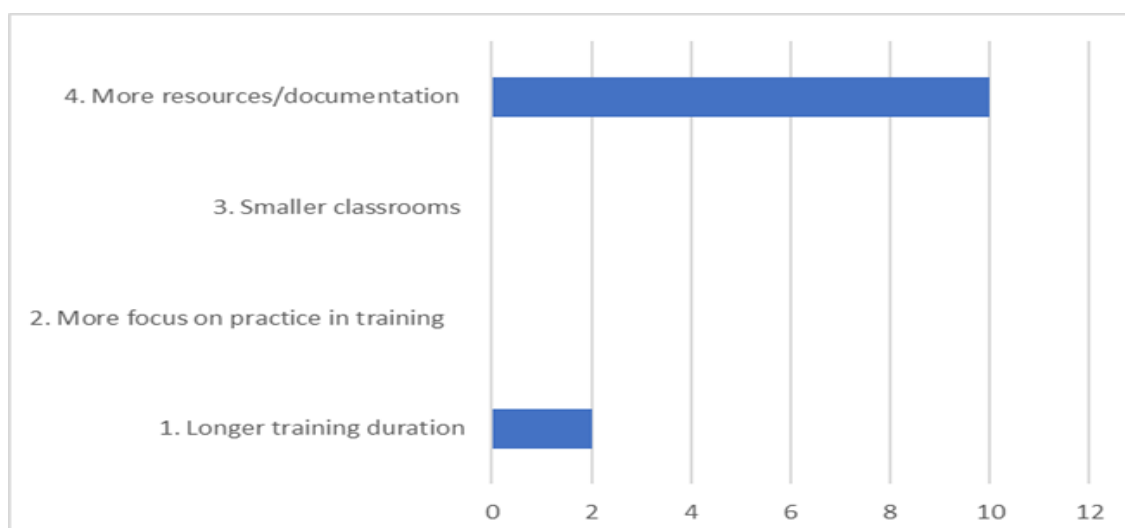
	1	2	3	4	5	Tota 1
Mayor duración del entrenamiento	1	3	1	0	0	5
Más atención a la práctica en la formación	8	0	0	0	0	8
Aulas más pequeñas	1	3	0	0	0	4
Más recursos/documentación	0	2	1	0	0	3
Otro (Sírvese especificar)	0	0	0	0	0	0

Italia:

Se considera que esta cuestión es particularmente interesante, ya que se centra en las principales técnicas para mejorar la eficacia de la capacitación. Como se ilustra en el gráfico, los encuestados consideran que la capacitación a la que se someten carece de práctica y necesita desarrollar más experiencia y prácticas, como se indica en la sección "otros", que registró la puntuación más alta. Por lo tanto, los consultores piden aulas más pequeñas y una mayor duración de la capacitación.



España:



Turquía:

Más atención a la práctica en la capacitación; está en el primer lugar entre los métodos más eficientes para aumentar la eficiencia de la educación. Más recursos / documentación ocupan el segundo lugar, mayor duración de la formación ocupa el tercer lugar

Opciones de respuesta	Respuestas	
Mayor duración del entrenamiento	20%	2
Más atención a la práctica en la formación	80%	8
Aulas más pequeñas	20%	2
Más recursos/documentación	60%	6
Otro (Sírvese especificar)	Entrenamiento	de
	documentación	

16. ¿En cuál de las siguientes materias de la actual formación de la DGSA necesita más formación? Por favor, puntúe los temas con 5 siendo la puntuación más alta.

Las prácticas de campo para los DGSA, que están entre los campos más necesarios de la educación, se destacan en todos los países. Hay un alto grado de fragmentación en las respuestas recogidas en esta sección. Es posible suponer que esta tendencia es explicativa debido a que cada sección es específica y técnica para la rama en la que operan los DGSA.

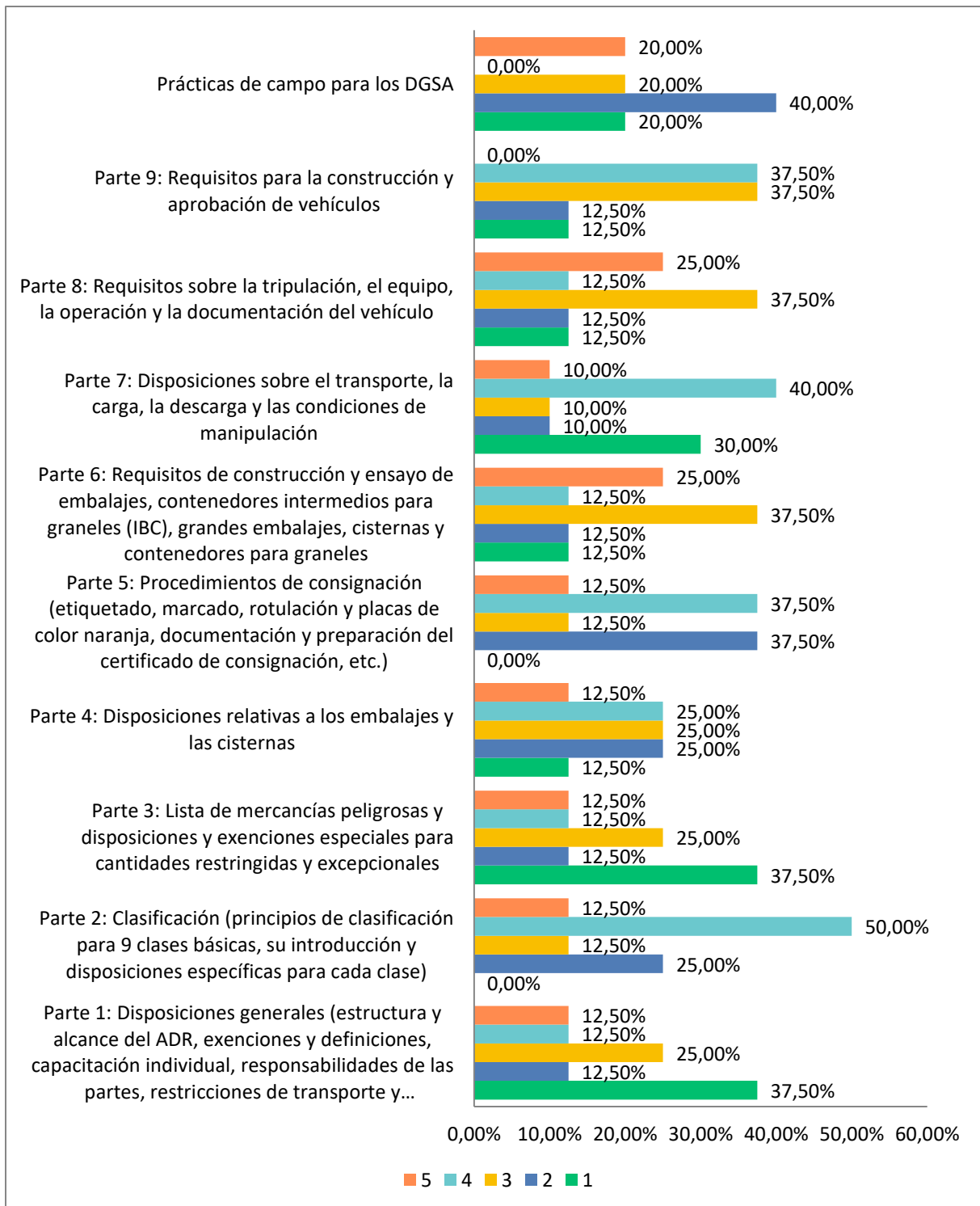
Austria:

La puntuación más alta es para más entrenamiento en el campo de la Parte 5, 7, 8 y las prácticas de campo para la DGSA

	1	2	3	4	5	Total
Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)	4	3	3	0	0	10
Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)	2	6	1	1	0	10
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales	0	5	5	0	0	10
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas	0	7	3	0	0	10
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)	0	3	6	1	0	10
Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles	0	7	3	0	0	10
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación	0	2	5	3	0	10
Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo	0	3	4	3	0	10
Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos	1	5	4	0	0	10
Prácticas de campo para los DGSA	0	0	2	8	0	10

Italia:

La puntuación más alta es para más prácticas de campo, parte 2 y parte 7.



España:

La puntuación más alta es para más entrenamiento en el campo de la Parte 7, Parte 8 y las prácticas de campo para la DGSA

	1	2	3	4	5
--	---	---	---	---	---

Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)								60%	6	40%	4
Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)								70%	7	30%	3
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales								80%	8	20%	2
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas								10%	1	90%	9
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)								70%	7	30%	3
Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles								30%	3	70%	7
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación								20%	2	80%	8
Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo								60%	6	40%	4
Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos								20%	2	80%	8
Prácticas de campo para los DGSA	30%	3	50%	5	20%	2					

Turquía: El campo en el que más se necesita capacitación es el de las prácticas sobre el terreno para los DGSA. Respectivamente, siguen la parte 9, la parte 7 y la parte 1.

	1		2		3		4		5		Total
Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)	30%	3	10%	1	10%	1	10%	1	40%	4	10
Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)	30%	3	20%	2	40%	4	0%	0	10%	1	10
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales	30%	3	20%	2	30%	3	0%	0	20%	2	10
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas	0%	0	20%	2	30%	3	30%	3	20%	2	10
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)	10%	1	20%	2	20%	2	20%	2	30%	3	10

Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles	10%	1	10%	1	40%	4	20%	2	20%	2	10
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación	0%	0	20%	2	20%	2	20%	2	40%	4	10
Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo	0%	0	30%	3	20%	2	30%	3	20%	2	10
Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos	0%	0	10%	1	30%	3	20%	2	40%	4	10
Prácticas de campo para los DGSA	0%	0	0%	0	20%	2	0%	0	80%	8	10

17. Por favor, especifique los 3 desafíos/problemas más significativos que encontró cuando empezó a trabajar como DGSA/entrenador/gerente:

Los DGSA ven la insensibilidad de las empresas con las que trabajan y la falta de información/documentos como el problema más importante. Además, se mencionaron problemas como deficiencias en la información, problemas financieros / pagos, no conocer suficientemente la legislación.

Austria:

Problemas fundamentales, que (en diferentes formulaciones) se mencionan aquí:

- la responsabilidad y la variedad de actividades
- para aplicar las regulaciones teóricas en la práctica comercial real,
- para sensibilizar e influenciar a los empleados para que conozcan y cumplan las respectivas regulaciones,
- como DGSA, asumes una importante función de control - los empleados y colegas a menudo reaccionan con poco entusiasmo
- la interacción con la dirección de la empresa con respecto a los aumentos de los costos, la participación de los empleados

Italia:

- Conocer la legislación vigente
- Sanciones
- Responsabilidades, obligaciones y limitaciones de los ASDM
- Bajo grado de conocimiento de los operadores,
- Bajos conocimientos y competencias de las organizaciones
- Crear una relación con los clientes
- Pagos
- Disponibilidad de tiempo
- Dar la importancia adecuada
- Extrapolar los datos
- Clasificación
- Buscar información
- Combinar las operaciones de ADR con los recursos financieros de la organización
- Disponibilidad financiera del comité
- Resolver problemas operativos,
- Elección del embalaje

- Dudas sobre las definiciones
- Dificultades para sintetizar el material de formación
- La entrega de la formación
- Actividades prácticas

España:

Problemas fundamentales, que (en diferentes formulaciones) se mencionan aquí:

- Falta de documentación en las empresas
- Gestionar o redactar muchos conocimientos de embarque
- La señal de ciertos vehículos
- Poca voluntad de algunos repartidores

Turquía:

Problemas fundamentales, que (en diferentes formulaciones) se mencionan aquí:

- Falta de documentación / recursos
- Problemas de adaptación a las prácticas sobre el terreno, escasa formación sobre el terreno, no poder preparar adecuadamente a los DGSA para la vida empresarial,
- Falta de práctica estándar / documentos sobre diversos temas,
- Falta de conocimiento y conciencia en las empresas,
- Problemas derivados de los reglamentos legislativos, cambios constantes en la legislación, incertidumbres en la legislación,
- Las empresas no se preocupan lo suficiente por el tema debido a un control insuficiente,
- Adaptarse a las diferencias de actividad / sector.

18. ¿Qué sugiere para mejorar la eficiencia funcional del sistema de transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR)?

Los DGSA han presentado sugerencias que son compatibles con sus problemas. Aumentar la conciencia de las empresas estudiadas sobre el tema, mantener su información actualizada con capacitaciones continuas y regulares, proporcionar oportunidades de capacitación en línea / a distancia, aumentar la capacitación en aplicaciones de campo puede especificarse como sugerencias destacadas en casi todos los países.

Austria:

Las principales sugerencias (en diferentes formulaciones) hechas aquí son las siguientes:

- que se preste más atención en la capacitación a la aplicación práctica de los reglamentos y las actividades necesarias
- mantener los conocimientos constantemente actualizados y no sólo en el curso de la recertificación necesaria
- intercambio de información con colegas de este campo
- que la dirección de la empresa también concienciará a sus empleados sobre las cuestiones de seguridad

Italia:

- Material de capacitación en línea
- Realización de cursos de formación a distancia
- Actividad laboral con expertos
- Desarrollar actividades de capacitación en materia de ADR dentro de las organizaciones con los consultores de la DGSA
- Simplificar, fomentar la autorreflexión y más práctica
- Elija los clientes más adecuados

- Recolectar recursos más económicos para el sector del transporte por carretera
- Crear cursos que aclaren las funciones y responsabilidades de los DGSA, crear un registro especial para la profesión, definir las funciones de los DGSA dentro de la empresa, cuando el representante legal de la empresa debe prestar atención a las sanciones por incumplimiento según lo establecido por el D.L.S. 81.

España:

Las principales sugerencias (en diferentes formulaciones) hechas aquí son las siguientes:

- Más comunicación entre los diversos participantes en la cadena de transporte.
- Elimina el examen de conductores ADR pero aumenta su entrenamiento.
- Más información de los fabricantes de diversas mercancías peligrosas, algunas características y/o estado de los materiales.

Turquía:

Las principales sugerencias (en diferentes formulaciones) hechas aquí son las siguientes:

- Se debería establecer una junta consultiva de alto nivel, todos los segmentos deberían estar representados, y se debería aumentar la cooperación y la coordinación entre las instituciones pertinentes,
- Se deben determinar las normas sectoriales,
- Las autoridades competentes deberían aumentar los controles,
- Se debe aumentar la conciencia de los empleadores y empleados sobre el tema,
- Se deben crear recursos, documentos y materiales auxiliares aprobados,
- Los entrenamientos de campo deben ser ampliados,
- Deberían prepararse recursos en diferentes formatos, como vídeo, texto y presentación de fácil acceso y de calidad, sobre diferentes temas, y debería establecerse una plataforma de capacitación a distancia para quienes deseen utilizarla.

Informe común del análisis de necesidades del entrenador-TCR

1. Edad:

Austria: La edad rellena es de 30 a 52 años

Italia: La edad rellena es de 36 a 63 años

España: La edad rellena es de 42 a 65 años

Turquía: La edad rellena es de 29 años hasta 56 años.

2. El género:

En este sector se observa que los hombres han estado trabajando predominantemente en los países distintos de Turquía.

Austria: 15 hombres, 2 mujeres

Italia: 14 hombres, 1 mujer

España: 12 hombres. 3 mujeres

Turquía: 7 hombres, 8 mujeres.

3. Educación (Última escuela de graduación):

Los instructores y los directores de los centros de capacitación tienen en su mayoría una educación superior a nivel de conocimientos especializados.

Austria: Formación profesional completa (8 respuestas); htl - escuela técnica: (4 respuestas); universidad (3 respuestas)

Italia: 10 personas de cada 15 tienen un título o una especialización superior relacionada con el tema de las mercancías peligrosas.

España: Bachillerato 1, Licenciatura en Prevención de Riesgos Laborales 2, Licenciatura en Derecho 5, Licenciatura en Química 3, Estudios de Transporte 4.

Turquía: Licenciatura 7, posgrado 6, doctorado 2

4. Ocupación (Ocupación distinta de DGSA/entrenador/gerente, si es posible)

Los instructores y los gerentes de los centros de formación tienen profesiones en los campos cercanos al trabajo que realizan.

Austria: Gerente técnico, comerciante de logística, gerente de piso de vehículos, consultor, experto en seguridad, gerente de la oficina técnica.

Italia: Oficial, trabajador independiente - ingeniero, gerente de la cadena de suministro, asesor de salud y seguridad ocupacional, asesor de protección ambiental, empleado. Sólo 6 personas de cada 15 ejercen otras profesiones que no sean la DGSA/entrenador/gerente.

España: Asesor de transporte, técnico de prevención y funcionario público.

Turquía: Ingeniero, economista, gerente, químico, profesor de química, consultor, etc.

5. Su sector de empleo como DGSA (Sólo DGSA responderá)

NO.

6. ¿Años de experiencia como DGSA/entrenador/gerente?

Los instructores y los directores de los centros de capacitación tienen en su mayoría más de tres años de experiencia.

Austria: 1 - 3 años: 11, 76 %, más de 3 años 88,24 %

Italia: 1 año: 6,67%, 1 - 3 años: 6,67%, más de 3 años 86,6%

España: 1 - 3 años: 7%, más de 3 años 93%

Turquía: Todos los entrenadores y gerentes tienen más de 3 años de experiencia.

7. ¿A cuántas empresas ofrece asesoramiento (Sólo la DGSA responderá)?

NO.

8. ¿Tiene alguna otra ocupación que no sea la de DGSA? (Sólo la DGSA responderá) Si es así, ¿qué?

NO.

9. Sírvase enumerar los programas de capacitación obligatorios y no obligatorios para las personas que deseen convertirse en ASDM/formadores. (Incluyendo tanto la formación obligatoria como la no obligatoria):

Considerando la educación obligatoria y no obligatoria, se observa que hay importantes diferencias entre los países.

Austria:

Los programas de formación de WIFI (organización de formación de la Cámara de Comercio) y la Academia TÜV se mencionaron repetidamente aquí. Además, también otros proveedores como: GSSA Mayer, Fagus Consulting GmbH, Gutwinski, Gefahrgut Online Center

Italia: Comunicación y digitalización, conocimientos sobre el sistema ADR, programa de perfeccionamiento de dos años de duración sobre el sistema ADR, capacitación sobre temas pertinentes, por ejemplo, prácticas de carga y seguridad de la carga, cursos de 150 horas, normas de prevención de materiales, gestión de riesgos, capacitación autónoma, examen final, código de tráfico y legislación europea

España: En España no hay una formación obligatoria. Para acceder a la formación profesional, normalmente se programan cursos presenciales, apoyados por tutorías por internet o correo electrónico en la resolución de casos prácticos, para la preparación de los exámenes.

La formación continua para las actualizaciones cada 5 años es más presencial y en el examen sólo hay preguntas teóricas.

Turquía:

Para ser formador de la DGSA es obligatorio hacer el examen de formador del Ministerio de Transporte e Infraestructura y hacer 80 del examen. Quienes deseen solicitar ser instructores deben tener un certificado de la DGSA y un certificado que demuestre que tienen una puntuación mínima de 65 en uno de los idiomas inglés, alemán, francés o ruso. El Ministerio somete a los entrenadores a un examen de aptitud cada 2 años. Los documentos de aquellos que no aprueben este examen son suspendidos. Los entrenamientos no obligatorios son; reportados como entrenamientos especiales de campo.

10. ¿Considera suficiente la formación obligatoria y no obligatoria que se imparte a los futuros DGSA?

Los participantes en la encuesta tienen opiniones diferentes sobre el beneficio de la capacitación proporcionada a los ASDM.

Austria:

Opciones de respuesta	de Respuestas	
sí	5,88%	1
no	23,53%	4
en parte	52,94%	9
indeciso	17,64%	3

Italia:

Opciones de respuesta	de Respuestas	
Sí	40 %	6
No	6.67 %	1
En parte	33,33 %	5
Indeciso	20%	3

España:

Opciones de respuesta	de Respuestas	
Sí	73%	11
No	0%	0
En parte	27%	4
Indeciso	0%	0

Turquía:

Opciones de respuesta	de Respuestas	
Sí	80%	12
No	0%	0
En parte	20%	3
Indeciso	0%	0

11. ¿Qué tipos de formación teórica beneficiarían a los DGSA? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

Entre los temas de formación teórica que serán más beneficiosos para los DGSA, se destacan la formación específica para un sector o una rama, y la formación para el fomento de la capacidad personal e institucional. También se consideró que los temas de salud y seguridad en el trabajo y de protección del medio ambiente eran importantes.

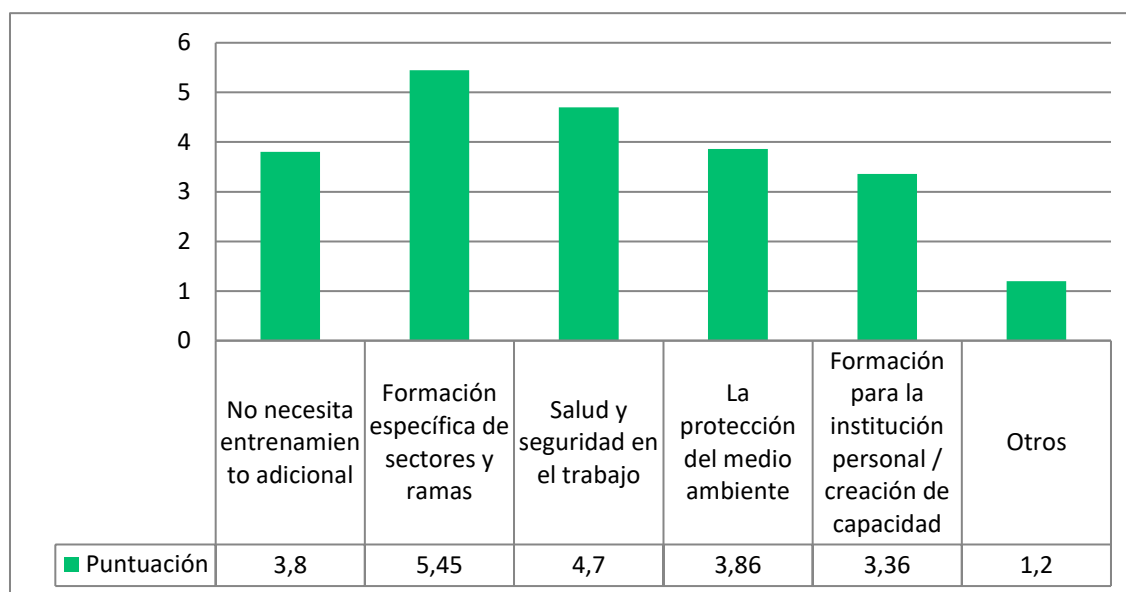
Austria:

Los tipos de capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional y la capacitación específica para un sector o una rama de actividad fueron los que se mencionaron con mayor frecuencia

Opciones de respuesta	Respuestas	
No necesito ningún entrenamiento adicional	0%	0
Capacitación específica para el sector o la rama	28,12%	9
Salud y seguridad en el trabajo	18,75%	6
La protección del medio ambiente	21,88%	7
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	31,25%	10
Otro (Sírvese especificar)	0,00%	0

Italia:

En promedio, la opción "formación específica para un sector o rama" registró la mayor puntuación (5,45), seguida de "salud y seguridad en el trabajo" (4,7) y "protección del medio ambiente" (3,86). Sin embargo, sólo 2 personas respondieron a "Otros", indicando que necesitan más formación en el transporte de residuos y en las TIC.



España:

Los tipos de capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional y la capacitación específica para un sector o una rama de actividad fueron los que se mencionaron con mayor frecuencia

Opciones de respuesta	Respuestas	
Salud y seguridad en el trabajo	0%	0
La protección del medio ambiente	28%	7
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	48%	12
Capacitación específica para el sector o la rama	48%	12
No necesito ningún entrenamiento adicional.	24%	6

Otros:		
- Químicos	8%	2
- Prevención de riesgos laborales		

Turquía: La protección del medio ambiente y la capacitación de las ramas sectoriales son el primer rango. La salud y la seguridad en el trabajo ocupan el tercer lugar y la capacitación para el fomento de la capacidad personal e institucional el cuarto.

Opciones de respuesta	Respuestas	
No necesito ningún entrenamiento adicional	6,66%	1
Capacitación específica para el sector o la rama	60%	9
Salud y seguridad en el trabajo	53,33%	8
La protección del medio ambiente	60%	9
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	46,66%	7
Otro (sírvase especificar):		
- Gestión del riesgo químico,		
- Gestión del riesgo de incendio,		
- Capacitación en materia de seguridad de la carga, capacitación sobre legislación y prácticas nacionales en materia de transporte de carga		
- Entrenamiento de campo		
- Sistemas de gestión de la calidad	26.66%	4

12. ¿Qué método ofrecería la mayor eficacia en la formación teórica adicional? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

El entorno de las aulas se destaca como el método más eficiente para impartir educación teórica, y le siguen las aplicaciones de Internet y de los móviles.

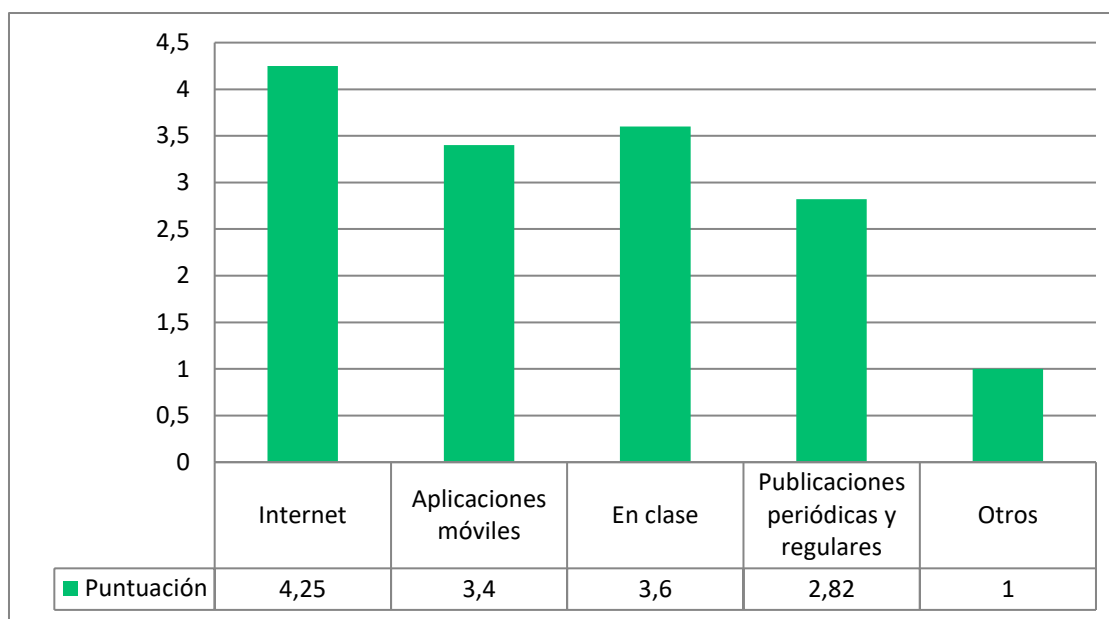
Austria:

Los métodos Internet y los Consejos Móviles se mencionaron con mayor frecuencia en la clasificación 1 y 2. En total, el método del aula fue el más mencionado.

	1	2	3	4	5	Total
Internet	8	5	0	0	0	13
Avisos Móviles	7	3	0	0	0	10
Aula	2	5	8	0	0	15
Publicaciones regulares y periódicas	0	0	2	3	0	5
Otro (Sírvase especificar)	0	0	0	0	0	0

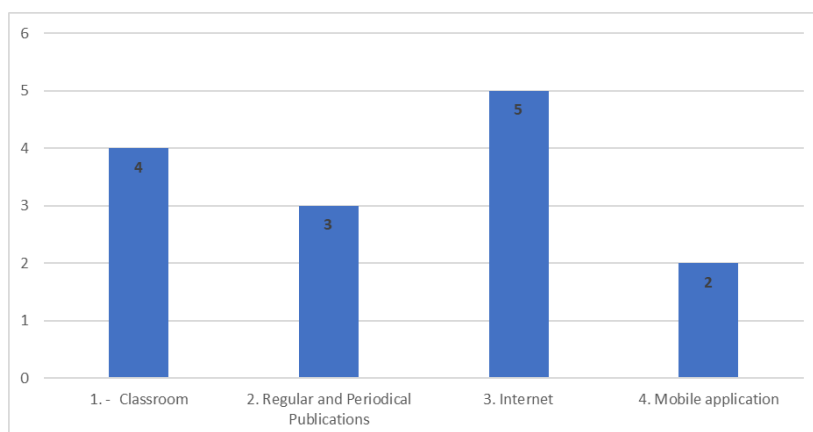
Italia:

Los tres métodos más eficientes para alcanzar niveles más altos de competencias, seleccionados por los encuestados son: Internet, aplicaciones móviles y clases presenciales.



España:

Los métodos Internet y Mobile Advices fueron mencionados con mayor frecuencia en el ranking 1 y también tienen la mejor puntuación en total



Turquía: Los participantes piensan que la mejor manera de educación teórica es impartirla en el entorno del aula. La Internet está en segundo lugar, las publicaciones periódicas y regulares en tercer lugar y las aplicaciones móviles en último lugar.

Opciones de respuesta	Respuestas	
Internet	9	60%
Avisos Móviles	4	26,6%
Aula	13	87,7%
Publicaciones regulares y periódicas	7	46,6%
Otro (Sírvese especificar)	0	0

13. ¿Qué tipos de formación práctica beneficiarían a los DGSA (mientras trabajan sobre el terreno)? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

Los participantes en la encuesta constataron que era necesaria una capacitación práctica relacionada con el proceso de aplicación, la capacitación en el entorno de trabajo y la capacitación sectorial/variante. A partir de este resultado, puede decirse que los instructores y

los directores de los centros de formación; determinaron que los DGSA necesitaban más formación sobre las aplicaciones prácticas sobre el terreno.

Austria:

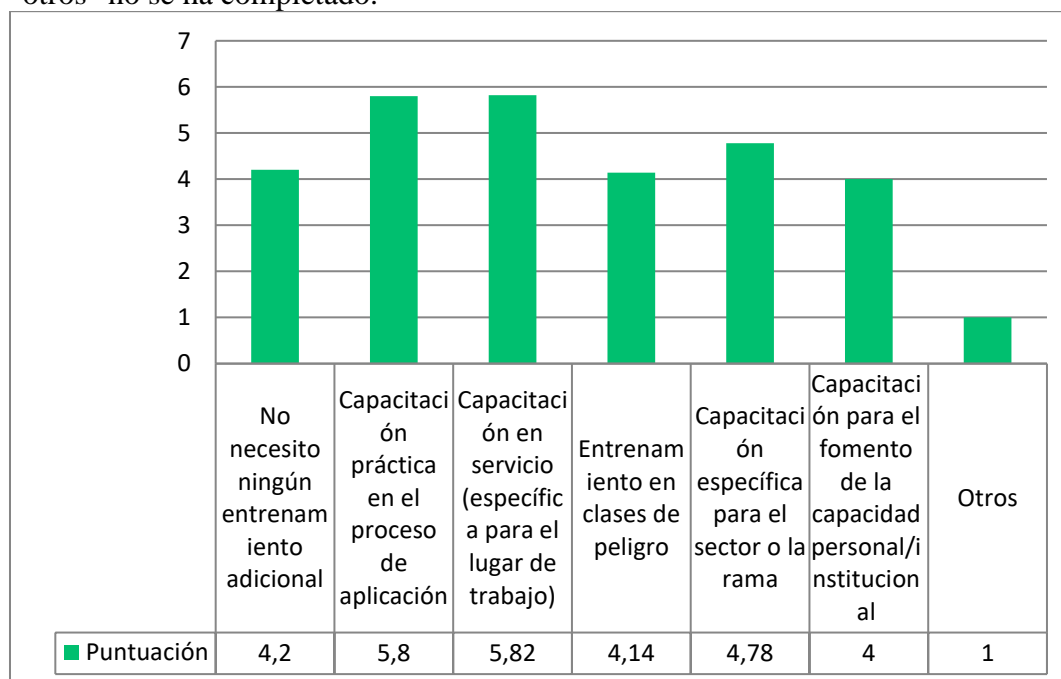
Los tipos de capacitación práctica sobre el proceso de aplicación, seguidos de la capacitación en el servicio (específica para el lugar de trabajo) y la capacitación específica para el sector o la rama, son los que tienen las cifras más altas en total.

La mayoría de las veces el número 1 es Capacitación práctica en el proceso de aplicación

	1	2	3	4	5	Total
No necesito ningún entrenamiento adicional	0	0	0	0	0	0
Capacitación práctica en el proceso de aplicación	11	3	0	1	0	15
Capacitación en servicio (específica para el lugar de trabajo)	3	6	0	2	1	12
Entrenamiento en clases de peligro	0	3	2	2	1	8
Capacitación específica para el sector o la rama	2	5	4	1	0	12
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	0	2	2	1	4	9
Otros	0	0	0	0	0	0

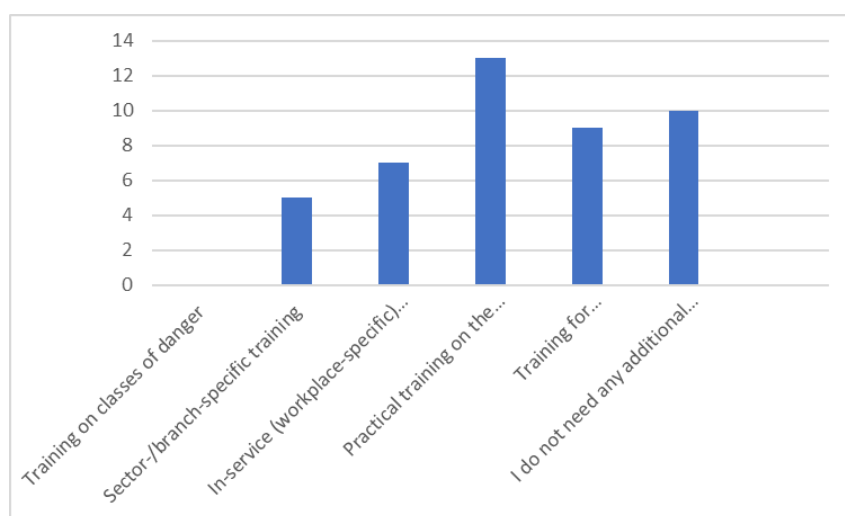
Italia:

Los encuestados afirmaron que los ASDM se beneficiarían de "capacitación en el servicio, capacitación práctica sobre el proceso de aplicación y capacitación específica para cada sector: 5,82, 5,8 y 4,78 respectivamente". El gráfico anterior confirma lo que se ilustra en las entrevistas recogidas en la sección VII del informe nacional: la necesidad de llevar a cabo actividades más prácticas y la verticalización de los temas según la especialización de los candidatos. La opción "otros" no se ha completado.



España:

Los tipos de capacitación práctica sobre el proceso de aplicación y la capacitación en el servicio (específica para el lugar de trabajo) se clasifican con mayor frecuencia como número 1



Turquía:

Según las respuestas clasificadas por los participantes en el orden de prioridad; Los participantes son los que más necesitan capacitación práctica sobre el proceso de aplicación. El segundo lugar es la capacitación en el servicio (específica para el lugar de trabajo), y el tercer lugar es la capacitación sobre clases de peligro.

	1		2		3		4		5		6		7		Total
No necesito ningún entrenamiento adicional.	30%	3	0%	0	10%	1	0%	0	0%	0	30%	3	30%	3	10
Capacitación práctica en el proceso de aplicación	54%	7	0%	0	8%	1	0%	0	8%	1	0%	0	31%	4	13
Capacitación en servicio (específica para el lugar de trabajo)	7%	1	67%	10	0%	0	7%	1	7%	1	13%	2	0%	0	15
Entrenamiento en clases de peligro	0%	0	8%	1	33%	4	25%	3	25%	3	8%	1	0%	0	12
Capacitación específica para el sector o la rama	0%	0	0%	0	31%	4	31%	4	23%	3	15%	2	0%	0	13
Capacitación para el fomento de la capacidad personal/institucional	0%	0	15%	2	23%	3	46%	6	23%	3	8%	1	0%	0	13
Otro (Sírvese especificar)	2 Aplicaciones de campo Gestión de la calidad														

14. ¿Cuál cree que es el método más eficaz para impartir esa formación práctica? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

El aula, los materiales digitales y las aplicaciones móviles han pasado a primer plano como el entorno/método más eficiente en el que se puede proporcionar formación práctica.

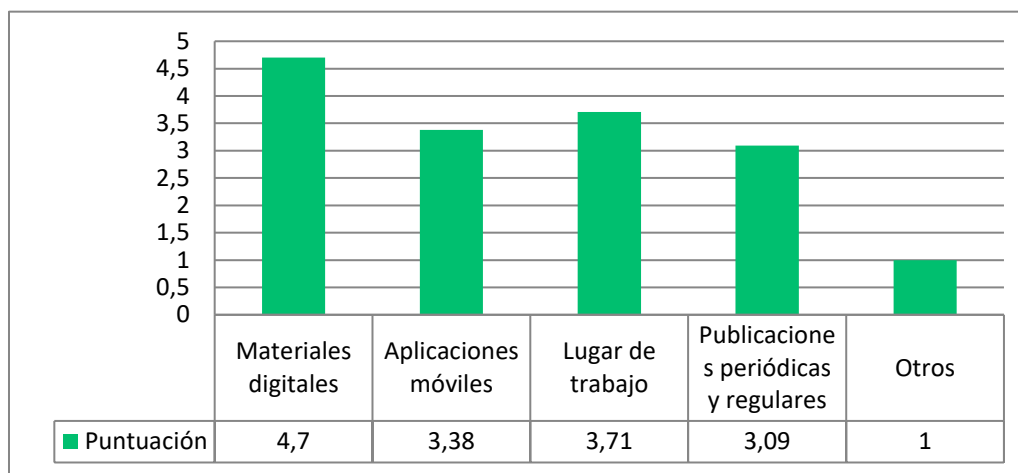
Austria:

El método de clase se clasifica en el número 1, seguido por el método de Internet y los consejos móviles

	1	2	3	4	5	Total
Internet	2	5	1	0	0	8
Avisos Móviles	1	4	1	0	0	6
Aula	13	2	1	0	0	16
Publicaciones regulares y periódicas	0	0	1	2	0	3
Otro (Sírvese especificar)	0	0	0	0	1	1

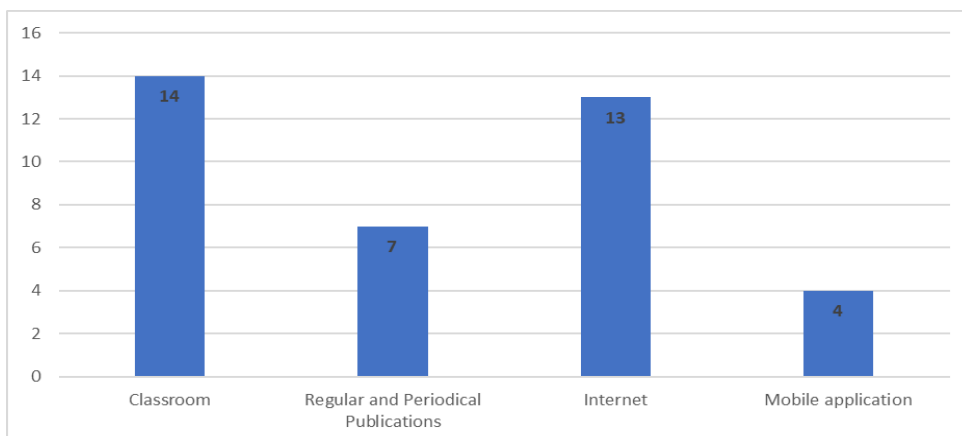
Italia:

Se considera que los métodos más eficaces para impartir capacitación práctica son los materiales digitales (4,7) y la experiencia laboral en el lugar de trabajo, con una puntuación de 3,71, seguidos de las aplicaciones móviles.

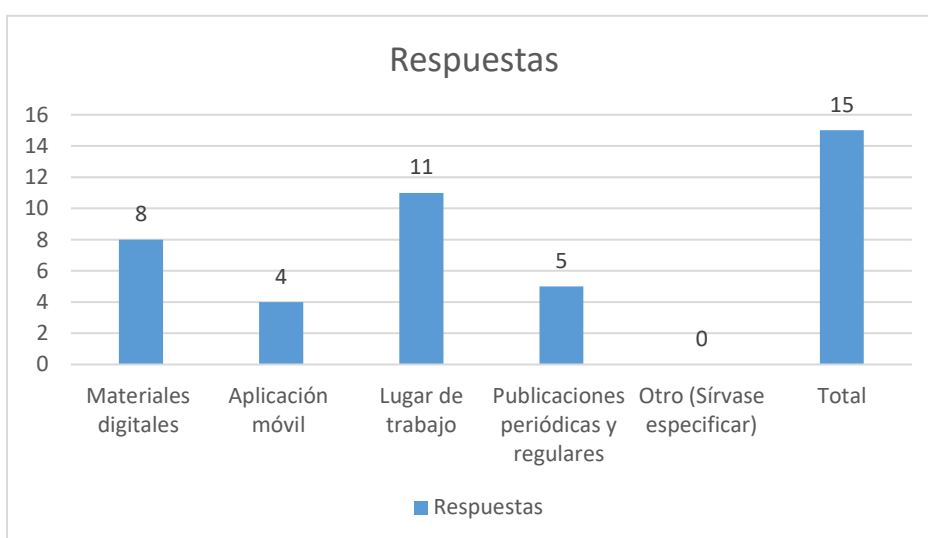


España:

El método de clase se clasifica en el número 1, seguido del método de Internet



Turquía: El lugar de trabajo ocupa el primer lugar como el método más conveniente para recibir formación práctica. Los materiales digitales están en segundo lugar.



15. ¿Qué métodos pueden utilizarse para mejorar la eficacia de la capacitación? (Puede seleccionar más de una opción. En este caso, numere las opciones en el orden de importancia).

Los instructores y directores de los centros de capacitación consideran que se deberían incluir aplicaciones más prácticas en la capacitación. Otras opciones se consideraron importantes en proporciones cercanas. De este resultado se concluye que es importante dar más importancia a las aplicaciones prácticas en el proceso de capacitación de los ASDM en todos los países.

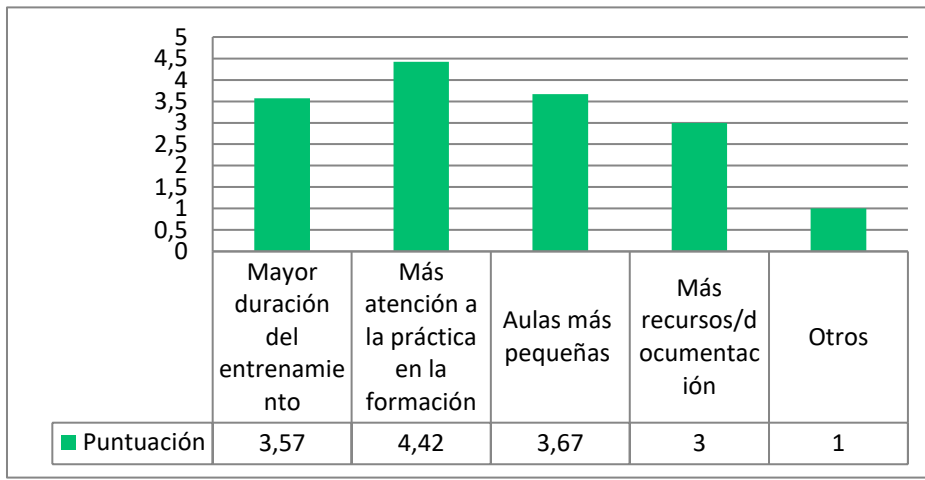
Austria:

Para mejorar la eficiencia de la capacitación, el método más importante es centrarse más en la práctica de la capacitación.

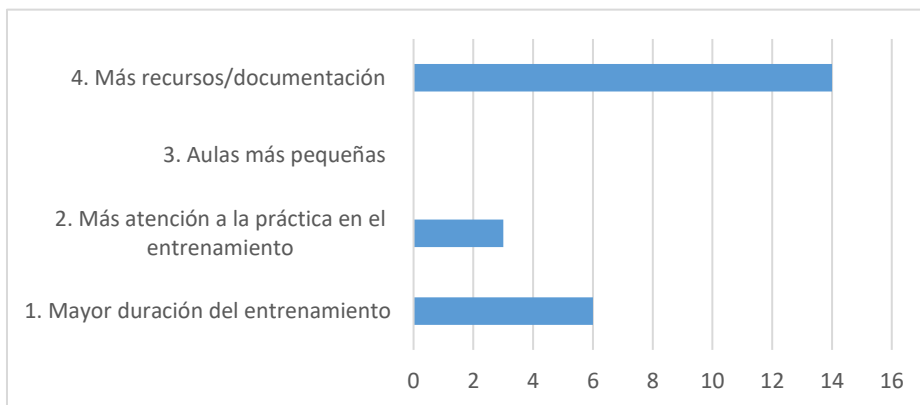
	1	2	3	4	5	Total
Mayor duración del entrenamiento	1	4	1	1	0	7
Más atención a la práctica en la formación	13	1	1	0	0	15
Aulas más pequeñas	1	2	0	0	0	3
Más recursos/documentación	1	2	0	0	0	3
Otro (Sírvese especificar)	0	0	0	0	0	0

Italia:

Esta cuestión es de particular interés ya que se centra en las principales técnicas para mejorar la eficiencia del entrenamiento. Como se aclara en el gráfico, los encuestados consideran que la capacitación carece de práctica y necesita desarrollar tareas más prácticas, con una puntuación de 4,42.



España:



Turquía:

Más atención a la práctica en la capacitación; Está en el primer lugar entre los métodos más eficientes para aumentar la eficiencia de la educación. Más recursos/documentación ocupan el segundo lugar, la duración más larga de la capacitación es el tercero.

Opciones de respuesta	Respuestas	
Mayor duración del entrenamiento	40%	6
Más atención a la práctica en la formación	73%	11
Aulas más pequeñas	20%	3
Más recursos/documentación	60%	9
Otro (Sírvese especificar)	Entrenamiento modular	

16. ¿En cuál de las siguientes materias de la actual formación de la DGSA necesita más formación? Por favor, puntúe los temas con 5 siendo la puntuación más alta.

Las prácticas de campo para los DGSA, que están entre los campos más necesarios de la educación, se destacan en todos los países. La Parte 7 y la Parte 8 también se identifican como áreas comunes en las que la educación es más necesaria en cada país.

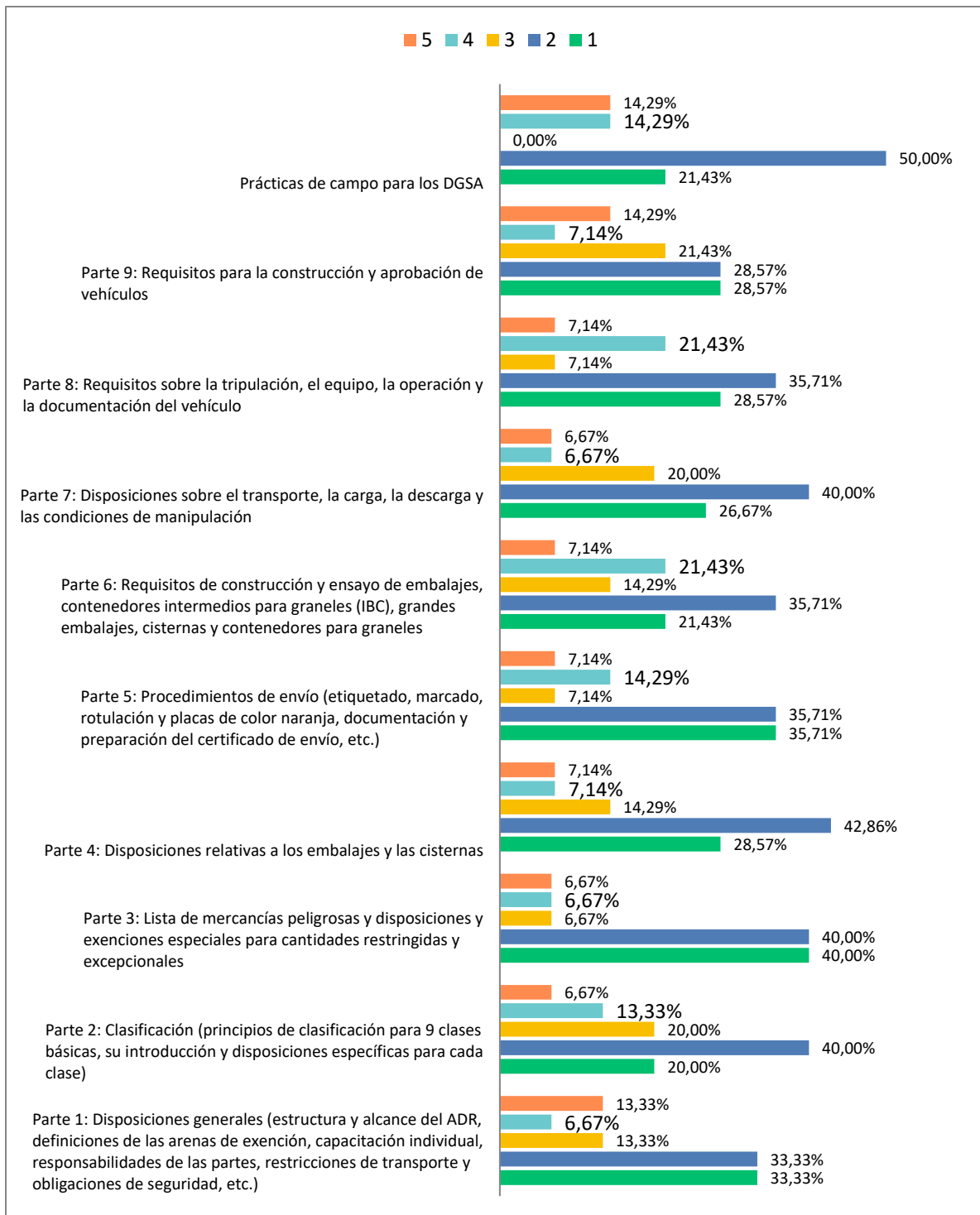
Austria:

La puntuación más alta es para más entrenamiento en el campo de la Parte 5, 7, 8 y las prácticas de campo para la DGSA

	1	2	3	4	5	Total
Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)	3	7	7	0	0	17
Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)	2	11	3	1	0	17
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales	1	9	7	0	0	17
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas	0	10	7	0	0	17
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)	0	5	10	2	0	17
Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles	0	8	7	2	0	17
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación	0	2	10	5	0	17
Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo	0	3	9	5	0	17
Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos	1	8	8	0	0	17
Prácticas de campo para los DGSA	0	0	2	9	6	17

Italia:

Hay un alto grado de fragmentación en las respuestas recogidas en esta sección. Es posible suponer que esta tendencia explica el hecho de que cada sección sea específica y técnica para la rama en la que operan los DGSA.



España:

La puntuación más alta es para más entrenamiento en el campo de la Parte 7, Parte 8 y las prácticas de campo para la DGSA

	1	2	3	4	5		
Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)				27%	4	73%	11

Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)							47%	7	53%	8
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales							80%	12	20%	3
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas							20%	3	80%	12
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)							47%	7	53%	8
Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles							40%	6	60%	9
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación							27%	4	73%	11
Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo							60%	9	40%	6
Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos							13%	2	87%	13
Prácticas de campo para los DGSA			40%	6	47%	7	13%	2		

Turquía: El campo en el que más se necesita capacitación es el de las prácticas sobre el terreno para los DGSA. Luego viene la Parte 7, la Parte 5 y la Parte 8, respectivamente.

	1		2		3		4		5		Total
Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)	33%	5	7%	1	20%	3	13%	2	27%	4	15
Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)	27%	4	13%	2	27%	4	7%	1	27%	4	15
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales	20%	3	20%	3	20%	3	20%	3	20%	3	15
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas	27%	4	7%	1	20%	3	27%	4	20%	3	15
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)	20%	3	7%	1	20%	3	20%	3	33%	5	15
Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles	13%	2	33%	5	27%	4	13%	2	13%	2	15
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación	20%	3	7%	1	13%	2	27%	4	33%	5	15

Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo	27%	4	7%	1	13%	2	27%	4	27%	4	15
Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos	27%	4	20%	3	27%	4	20%	3	7%	1	15
Prácticas de campo para los DGSA	20%	3	0%	0	7%	1	20%	3	53%	8	15

17. Por favor, especifique los 3 desafíos/problemas más significativos que encontró cuando empezó a trabajar como DGSA/entrenador/gerente:

Formadores y directores de centros de formación; afirma que la insensibilidad de las empresas en las que opera la DGSA, la amplia zona de trabajo de la DGSA, la insuficiencia de aplicaciones prácticas y la falta de documentación estándar son los problemas más importantes.

Austria:

Problemas fundamentales, que (en diferentes formulaciones) se mencionan aquí:

- la responsabilidad y la variedad de actividades
- para aplicar las regulaciones teóricas en la práctica comercial real,
- para sensibilizar e influenciar a los empleados para que conozcan y cumplan las respectivas regulaciones,

Italia:

- Comunicación
- Fragmentación de los conocimientos y competencias que posee el aula
- Explique la legislación
- Dar la importancia adecuada a los temas
- Extrapolar los datos
- Clasificar los contenidos
- Falta de actividades prácticas
- Bajo grado de conocimiento de las organizaciones
- Las bajas competencias de los expertos
- Limitaciones de tiempo
- Concienciar a la gente sobre las inspecciones y sanciones
- Negligencia en las operaciones de ADR
- Refratariedad de los empresarios
- Dificultades para satisfacer la demanda y la oferta de capacitación
- Concentración de los aprendices
- Tiempo, material, herramientas
- Elección de la mejor solución relacionada con los siguientes temas: plan de seguridad, tipo de embalaje, aseguramiento de la carga
- Discontinuidad

España:

Problemas fundamentales, que (en diferentes formulaciones) se mencionan aquí:

- Existe una falta de colaboración en la creación de materiales para mejorar los métodos de capacitación, sólo existía el ADR. La batería de preguntas publicadas por el Ministerio mejoró las líneas a seguir en la formación.
- Faltan materiales, sólo la ADR tiene generales. Trabajan principalmente con materiales de fabricación propia.

Turquía:

Problemas fundamentales, que (en diferentes formulaciones) se mencionan aquí:

- La falta de interés, la ignorancia y las altas expectativas de los DGSA que están entrenados en el tema,
- Procedimientos y normas insuficientes que debe aplicar la DGSA en el ejercicio de la profesión,
- Recursos y documentos/materiales insuficientes durante el proceso de aplicación y recursos auxiliares insuficientes en la capacitación
- La formación sobre el terreno es escasa, y los DGSA no están suficientemente preparados para la vida comercial,
- La legislación cambia constantemente y todavía hay incertidumbres en la legislación
- Los empleadores no se preocupan lo suficiente por el tema

18. ¿Qué sugiere para mejorar la eficiencia funcional del sistema de transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR)?

Capacitadores y directores de centros de capacitación; recomendó que se informara mejor a los DGSA acerca de los estudios sobre el terreno, se les sensibilizara acerca de las empresas con las que trabajan, se fortaleciera la cooperación y la coordinación entre las instituciones pertinentes y se aumentara la utilización de materiales digitales.

Austria:

Las principales sugerencias (en diferentes formulaciones) hechas aquí son las siguientes:

- que se preste más atención en la capacitación a la aplicación práctica de los reglamentos y las actividades necesarias
- mantener los conocimientos constantemente actualizados y no sólo en el curso de la recertificación necesaria
- intercambio de información con colegas de este campo

Italia:

- Introducir tareas más prácticas
- Aplicación de tecnologías básicas de apoyo a la capacitación
- Estudiar, mantenerse al día, aumentar las inspecciones, informar a las empresas y sensibilizar a las empresas
- Simplificar, fomentar la autorreflexión y la práctica
- Los entrenamientos deben ser más específicos
- Utilizar el material digital
- Actualizar las herramientas utilizadas durante la actividad de entrenamiento, los programas de entrenamiento
- Ampliar la cantidad de instrumentos que se utilizarán durante la actividad de capacitación
- Esquemas simples
- Hacer los cursos de formación más flexibles añadiendo módulos especializados para cada parte del sistema ADR
- Organizar seminarios
- Agregar más flexibilidad para evaluar la calidad de las competencias reunidas por los aprendices

España:

Las principales sugerencias (en diferentes formulaciones) hechas aquí son las siguientes:

- Tengan más información sobre los cambios en el ADR de la administración.
- Aumento de la colaboración entre los diferentes participantes en el transporte multimodal (fabricantes, expedidores, transitarios, transportistas)

Turquía:

Las principales sugerencias (en diferentes formulaciones) hechas aquí son las siguientes:

- Aumentar la cooperación y la coordinación entre las instituciones pertinentes,
- Sensibilizar a los empleadores y empleados sobre el tema,
- Organizaciones de la sociedad civil más fuertes,
- Creación de fuentes auxiliares aprobadas, documentos y materiales
- Difusión de las aplicaciones sobre el terreno

VIII-E-INSTRUMENTOS DE APRENDIZAJE PARA LA FORMACIÓN TEÓRICA/PRÁCTICA DE LOS ASESORES DE SEGURIDAD DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Austria

La mayoría de los entrenamientos son presenciales y se centran en ejemplos prácticos.

Algunos de los organizadores de la capacitación ofrecen módulos de aprendizaje electrónico para temas especiales (de la parte general) y como preparación para el curso de capacitación (presentaciones, seminarios en la web)

- GSSA Mayer Veit GmbH
- Gutwinski Management GmbH

Italia

En esta sección se organizan algunos ejemplos de implementación de herramientas de aprendizaje electrónico para proporcionar materiales de capacitación a los consultores de ADR:

La academia DGM Italia: es una institución privada que imparte cursos de formación sobre cuestiones relacionadas con la DGSA. Recientemente ha puesto en marcha una plataforma de aprendizaje electrónico que incluye módulos con presentaciones interactivas, con texto, grabaciones e imágenes. Al final de cada módulo el aprendiz encontrará un cuestionario final.

Formación en DGR: la institución está certificada en la regulación de DGSA en muchos campos como ADR, IATA, ICA y muchos más. Garantiza materiales vocacionales de alta calidad entregados por videoconferencia.

We-Learn.it: es una plataforma online especializada en la formación profesional, el curso online de consultoría ADR se basa en estos elementos: explicación visual (un formador explica el contenido de la diapositiva), pruebas finales y estudios de casos prácticos basados en el examen real de ADR.

España

La mayoría de las entidades que ofrecen capacitación para acceder a la Formación de Asesores de Seguridad, suelen asistir, pero hay algunas instituciones privadas que ofrecen algún tipo de capacitación en materia de aprendizaje electrónico. Algunas de ellas consultadas son:

Zaudera Formación, Barcelona. La primera sesión es presencial y el resto es un webinar, a través de correos electrónicos, consultas telefónicas y videollamadas.

Forgatrans Galicia, el curso inicial es semi-presencial, la formación a distancia es a través de webinars y videollamadas.

Turquía

Los centros de capacitación de la DGSA ofrecen programas de capacitación en línea, cuyo número ha aumentado desde 2020. Casi todos los programas de capacitación disponibles en línea requieren que los alumnos paguen una determinada cuota. Estos programas de formación incluyen lecciones en el aula, sesiones de preguntas y respuestas, apoyo de asesoramiento y pruebas de ensayo.

Hay un gran número de aplicaciones móviles en los sitios web pertinentes. Las DGSA hacen un uso generalizado de las aplicaciones nacionales e internacionales.

IX- CONCLUSIONES Y EVALUACIÓN GENERAL

La solución alternativa de controversias es un acuerdo internacional y en la práctica no la aplica un único órgano ejecutivo general. Las auditorías de ADR están a cargo de los países asociados y cualquier incumplimiento de una norma es abordado por las autoridades nacionales competentes con acciones legales en virtud de la legislación pertinente. La solución alternativa de controversias en sí misma no prescribe ninguna sanción.

Los Estados partes en el acuerdo designan una autoridad competente a nivel nacional, promulgan la legislación pertinente y establecen el sistema correspondiente de conformidad con las normas especificadas en el acuerdo de solución alternativa de controversias en sus respectivos países. Los países varían en lo que respecta a cuestiones como la capacitación, la certificación, las responsabilidades de las empresas y las sanciones penales con respecto a la solución alternativa de controversias.

Uno de los actores más importantes del sistema ADR está representado por los DGSA. Este proyecto tiene como objetivo mejorar las competencias in situ de los DGSA. La metodología consiste principalmente en la identificación de las necesidades de capacitación y la elaboración, prueba piloto y puesta en marcha de materiales de capacitación, con lo que se mejora la calidad de los servicios prestados por los DGSA mediante la mejora específica de sus competencias in situ.

Cualquier empresa que trabaje en las áreas reguladas por el Acuerdo ADR debe emplear un DGSA. La designación de un DGSA requiere que completen con éxito un examen. Sin embargo, las normas relativas a la formación preparatoria para el examen varían en cada país.

En el marco de este proyecto se realizó una encuesta en Austria, España, Italia y Turquía a fin de determinar las necesidades educativas de los encargados de la DGSA y de los instructores y directores de centros de capacitación de la DGSA. En cada encuesta participaron 10 DGSA y 15 instructores y directores de centros de capacitación de la DGSA en cada país. Las encuestas se realizaron cara a cara, en línea o por teléfono. Los cuestionarios aplicados a los instructores y directores de centros de capacitación de la DGSA y la DGSA se evaluaron por separado. El análisis de los resultados de la encuesta es el siguiente:

- Teniendo en cuenta la información general reunida con respecto a los ASDM, en este sector se observa que los varones han estado trabajando predominantemente en los países distintos de Turquía. Los ASDM suelen recibir capacitación en las esferas pertinentes a sus tareas. Los DGSA suelen tener profesiones relacionadas con la ingeniería, el transporte, la logística y la gestión. Los DGSA que participan en la

encuesta prestan servicios en casi todas las áreas cubiertas por el Acuerdo ADR. Los DGSA en su mayoría tienen más de 3 años de experiencia profesional.

- Si se observan los datos relativos a la capacitación, hay diferencias entre la capacitación obligatoria para los DGSA. Hay una variedad de organizaciones que ofrecen formación no obligatoria y los candidatos a DGSA que deseen mejorar sus habilidades pueden participar en dicha formación.
- En general, los encuestados consideran que la capacitación impartida a la DGSA es parcialmente útil. Estos datos muestran que los programas de entrenamiento para los DGSA pueden ser revisados para ser más eficientes. Existe una demanda específica de programas de formación específicos para el sector a nivel teórico. Los DGSA encuestados encuentran más útiles los métodos de formación innovadores. La educación teórica puede aprenderse de manera más eficiente en el entorno de las aulas, pero debe estar respaldada por aplicaciones de Internet y móviles.
- Con respecto a la capacitación práctica, los DGSA que participaron en el estudio constataron que se requería capacitación en materia de clasificación de peligros, capacitación práctica relacionada con el proceso de aplicación y capacitación sectorial/variante. En este contexto, puede decirse que la capacitación sobre el terreno será beneficiosa para los ASDM. Los DGSA prefieren recibir formación práctica sobre el terreno complementándola con aplicaciones digitales. Las prácticas sobre el terreno para los DGSA, que se encuentran entre las esferas de educación más necesarias, destacan en todos los países.
- En cuanto a los problemas que encuentran los DGSA en su entorno de trabajo, los DGSA ven la insensibilidad de las empresas con las que trabajan y la falta de información/documentos como el problema más importante. Además, se mencionaron problemas tales como deficiencias de información, problemas financieros / pagos, no conocer suficientemente la legislación. En cuanto a la solución de estos problemas, el aumento de la conciencia de las empresas estudiadas sobre el tema, el mantenimiento de su información al día con la formación continua y regular, la prestación de oportunidades de formación en línea / a distancia, el aumento de la formación en aplicaciones de campo se puede especificar como sugerencias destacadas en casi todos los países.
- Según los resultados de las encuestas aplicadas a los instructores de los DGSA y a los directores de los centros de formación, la formación sobre el terreno de los DGSA debe centrarse más en el contenido de la formación específica del sector o la rama. Entre los problemas más importantes mencionados figuran la falta de documentación estándar y la insensibilidad por parte de las empresas. El cuadro común de análisis de las necesidades de formación de los DGSA, los instructores y los representantes de los centros de formación se presenta a continuación.

En consecuencia, tanto los DGSA como los instructores y los directores de los centros de formación de los DGSA están de acuerdo en los beneficios de mejorar las competencias de los DGSA específicamente en lo que respecta a las prácticas sobre el terreno mediante el uso de metodologías de formación innovadoras. Hay margen para una mayor eficiencia en los programas de formación tanto teórica como práctica. La Internet y las aplicaciones móviles deberían utilizarse más comúnmente en esa capacitación. Además, entre los aspectos más destacados de la mejora figuran la elaboración de documentación normalizada y la sensibilización de los propietarios de empresas y los empleados.

DGSA, FORMADORES Y REPRESENTANTES DE CENTROS DE FORMACIÓN
ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES DE FORMACIÓN
MESA COMÚN

TEMA	SCORES					Total (4+5)
	1	2	3	4	5	
Parte 1: Disposiciones generales (estructura y alcance del ADR, exenciones y definiciones, capacitación individual, responsabilidades de las partes, restricciones de transporte y obligaciones de seguridad, etc.)	340530(10)=25	1301705=17	1303705=19	1062042=15	40440(11)3=26	41
Parte 2: Clasificación (principios de clasificación para 9 clases básicas, su introducción y disposiciones específicas para cada clase)	3204203=14	2602(11)09=30	4104303=15	0171178=25	1034082=18	43
Parte 3: Lista de mercancías peligrosas y disposiciones y exenciones especiales para cantidades restringidas y excepcionales	300310(10)=17	2503908=27	3503703=21	00830(12)2=23	2023032=12	35
Parte 4: Disposiciones relativas a los embalajes y las cisternas	0004005=9	2701(10)0(10)=30	3303705=21	3014033=14	20930(12)2=28	42
Parte 5: Procedimientos de envío (etiquetado, marcado, rotulación y placas de color naranja, documentación y preparación del certificado de envío, etc.)	1003005=9	230150(11)=20	2603(10)10=22	2173276=28	3035082=21	49
Parte 6: Requisitos de construcción y ensayo de embalajes, contenedores intermedios para graneles (IBC), grandes embalajes, cisternas y contenedores para graneles	1002005=8	1705807=28	4304707=25	2032263=18	2072093=23	41
Parte 7: Disposiciones sobre el transporte, la carga, la descarga y las condiciones de manipulación	0003005=8	2201209=16	2502(10)03=22	2324546=26	40850(11)2=30	56
Parte 8: Requisitos sobre la tripulación, el equipo, la operación y la documentación del vehículo	0004005=9	3301307=17	2402903=20	3364595=35	2044065=21	56

Parte 9: Requisitos para la construcción y aprobación de vehículos	0104105=11	1503805=22	3404805=24	2023024=13	40810(13)1=27	40
Prácticas de campo para los DGSA	0033005=11	005006(10)=21	2221272=18	0803922=24	8008605=27	51

La puntuación más alta es para más entrenamiento en el campo de la Parte 7, 8,10, 5, 2 y 4.