

PROPUESTAS QUE SE ESTUDIARÁN EN LA REUNIÓN DE LAS SUBCOMISIONES DE MM.PP. POR CARRETERA y FERROCARRIL

(07-09-2022)

Se analizarán en esta convocatoria las propuestas presentadas por las distintas delegaciones, para su estudio en la próxima Reunión del WP 15 que se va a celebrar del 12 al 16 de septiembre en Ginebra.

▪ **Nº 21 (Federación Rusa). Cálculo del espesor de pared del depósito para cisternas con código P22DH (ONU 1017 CLORO; ONU 1076 FOSGENO)**

Rusia considera necesario aclarar las condiciones para calcular el espesor de la pared del depósito para cisternas con código P22DH (ONU 1017 CLORO; UN 1076 FOSGENO).

En el párrafo 6.8.2.1.17. en la parte de la exposición de motivos de la fórmula para P, el cálculo se refiere a 6.8.2.1.14:

En 6.8.2.1.17 se establece que el espesor del depósito no será menor que el mayor de los valores calculados por las siguientes fórmulas:

$$e = \frac{P_{ep} D}{2\sigma\lambda} \qquad e = \frac{P_{cal} D}{2\sigma}$$

en las que:

Pep = presión de prueba en Mpa

Pcal = presión de cálculo en Mpa, tal como se define en el 6.8.2.1.14

6.8.2.1.14 se refiere a 4.3.4.1, que no se aplica a las mercancías peligrosas de la Clase 2:

La presión calculada se indica en la segunda parte del código (véase 4.3.4.1) de la columna (12) del cuadro A del capítulo 3.2.

En el punto 6.8.2.1.17., al determinar el espesor de pared del depósito, la presión de cálculo se determinará de conformidad con los requisitos del punto 6.8.2.1.14.

En el primer párrafo de 6.8.2.1.14, se hace referencia al punto 4.3.4.1 para la determinación de la presión de cálculo.

6.4.3.4.1 prevé la codificación de las cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas de las clases 3 a 9.

Por lo tanto, la versión actual de RID/ADR no se refiere explícitamente a la presión de cálculo al calcular el espesor de la pared del depósito para el transporte de mercancías peligrosas de la clase 2. Esto significa que el espesor de la pared del depósito para mercancías peligrosas de clase 2 se determina solo cuando se aplica la presión de prueba.

La codificación de las cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas de la clase 2 se establece en el punto 4.3.3.1.

En la segunda parte del código, hay dos opciones para la presión de cálculo:

a) La presión de cálculo es igual a la presión mínima de ensayo con arreglo al cuadro que figura en el punto 4.3.3.2.5. En este caso, al calcular el espesor de la pared del depósito de

conformidad con los requisitos del punto 6.8.2.1.17., no se rompe el orden jerárquico y se garantiza la seguridad y solo se puede utilizar una fórmula (con presión de prueba);

b) la presión de cálculo es de 22 bar. En la Tabla A del Capítulo 3.2 encontramos dos sustancias, cuya segunda parte del código indica una presión de cálculo de 22 bar:

ONU 1017 CLORO y ONU 1076 FOSGENO. Código de depósito P22DH. Para el CLORO ONU 1017, la presión de ensayo definida en el cuadro del punto 4.3.3.2.5 es de 17 o 19 bar, dependiendo del aislamiento térmico del depósito. Para esta sustancia, el espesor de la pared del depósito se determinará por la presión de ensayo (el valor más bajo) y no se determinará por la presión de cálculo (valor superior). En este caso, además de la violación del orden jerárquico, la seguridad del uso de la cisterna no está completamente garantizada.

Para resolver este problema, es necesario añadir una referencia a la presión de cálculo para mercancías peligrosas de la clase 2 y, con este fin, se propone considerar tres alternativas:

- (1) En el primer guion de 6.8.2.1.14, debe hacerse referencia al punto 4.3.3.1;
- (2) En la nota explicativa de la fórmula del punto 6.8.2.1.17.
- (3) De la explicación de la fórmula que figura en 6.8.2.1.17 para el cálculo de P, suprimir la referencia al punto 6.8.2.1.14.

Las tres opciones restablecerían igualmente la secuencia jerárquica para determinar el grosor de la pared del depósito de una cisterna de mercancías peligrosas de clase 2 y garantizarían la seguridad del uso de cisternas en el transporte de ONU 1017 CLORO.

Nº 22 (Unión Internacional de Vagones Privados (UIP)) Informes de inspección digital o registro electrónico del tanque

UIP propone introducir una nota a RID/ADR 4.3.2.1.7 para aclarar que, en la era de la digitalización, los documentos de cisternas (el registro de cisternas) también pueden archivarse electrónicamente:

"Nota: Alternativamente, el registro de la cisterna puede mantenerse en forma electrónica adecuada y segura".

La nota a pie de página propuesta se limita a introducir como opción la ya generalizada gestión del registro de cisternas y elimina las inseguridades jurídicas causadas por las decisiones negativas antes mencionadas sobre el archivo electrónico.

■ Nº 23 (Comité Europeo de Normalización (CEN)). Información sobre las tareas del Grupo de Trabajo sobre Normas

Se invita a la Reunión Conjunta a tomar nota de que se han añadido al programa de los comités 23, 268, 286 y 296 del CEN/TC, los siguientes nuevos trabajos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas.

Cuadro de nuevos elementos de trabajo del CEN relacionados con las disposiciones de RID/ADR/ADN

Organismo de normalización responsable	Elemento de trabajo No.	Referencia	Título
CEN/TC 23	00023243	prEN ISO 10286 rev	Botellas de gas. Terminología (ISO 10286:2021)
CEN/TC 23	00023244	EN ISO 11114-1:2020/prA1	Botellas para el transporte de gas. Compatibilidad de los materiales de las botellas y de las válvulas con el gas contenido. Parte 1: Materiales metálicos - Modificación 1
CEN/TC 296	000296112	EN 12972:2018/prA1	Cisternas para el transporte de mercancías peligrosas. Prueba, control y marcado de las cisternas metálicas. Modificación 1

▪ **Nº 24 (Países Bajos) Actualización de la norma EN 1251-3:2000**

En la tabla de 6.2.4.2 RID/ADR se hace referencia a la norma EN 1251-3:2000 (Recipientes criogénicos. Recipientes portátiles aislados al vacío, de un volumen no superior a 1 000 litros. Parte 3: Requisitos de funcionamiento), que solicita que la inspección y el ensayo periódicos de estos recipientes criogénicos se realicen de conformidad con esta norma.

Sin embargo, en 2015 se anuló la norma EN 1251-3:2000 y se sustituyó por la norma EN ISO 21029-2:2015 (Recipientes criogénicos. Recipientes portátiles aislados al vacío, de un volumen no superior a 1 000 litros. Parte 2: Requisitos de funcionamiento. (ISO 21029-2:2015).

Se solicita al Grupo de Trabajo sobre Normas que revise la norma EN ISO 21029-2:2015 con el fin de hacer referencia en RID/ADR a esta norma y, si es necesario, que asesore a la Reunión Conjunta para limitar la aplicabilidad de la norma EN 1251-3:2000 en RID/ADR.

En el tercer párrafo de 9.2.2.2.2 se deben introducir, además, las siguientes referencias: ISO 19642-7:2019, ISO 19642-8, ISO 19642-9 o ISO 19642:10:2019.

▪ **Nº 25 (Alemania) RID/ADR Cuadro A: ONU 1308, grupo de embalaje II**

Una investigación realizada por una autoridad competente en Alemania, ha identificado el siguiente problema en el cuadro A del RID/ADR.

Para el Nº ONU 1308 CIRCONIO SUSPENDIDO EN UN LÍQUIDO INFLAMABLE, grupo de embalaje II, el cuadro A contiene dos conjuntos de datos. A ambos se les asigna la instrucción de embalaje R 001 en la columna (8). Sin embargo, esta instrucción de embalaje debe eliminarse por las siguientes razones:

- a) A las dos entradas se les asigna la disposición especial PP 33 en la columna (9a), que establece que solo se permiten envases combinados con una masa bruta máxima de 75 kg. Sin embargo, los envases metálicos de calibre ligero de la instrucción de embalaje R 001 son envases individuales.
- b) La instrucción de embalaje R 001, Nota 2, limita el uso de sustancias de la clase 3 a aquellas que tienen una presión de vapor no superior a 110 kPa a 50 °C (y que no tienen un peligro subsidiario). En consecuencia, el Nº ONU 1308, grupo de embalaje II, con una presión de vapor superior a 110 kPa a 50 °C (primera entrada) no puede transportarse en envases que cumplan las instrucciones de embalaje R 001.

De acuerdo con la instrucción de embalaje R 001, son posibles cantidades de no más de 40 litros por envase metálico de calibre ligero, lo que corresponde a la cantidad máxima de un embalaje interior metálico de un embalaje combinado, permitido de acuerdo con P 001. Debido al embalaje exterior y a la limitación a una masa bruta de 75 kg de conformidad con la disposición especial PP 33, Alemania considera que los envases combinados son más seguros en este caso que los envases metálicos de calibre ligero con la misma cantidad.

Para evitar dificultades, Alemania propone suprimir la instrucción de embalaje R 001 de las dos entradas correspondientes al número ONU 1308, grupo de embalaje y modificar la subsección 9.2.4.7 (renumerada 9.2.4.8) para incluir calentadores eléctricos (de alto voltaje).

■ **Nº 26 (Alemania) Información sobre la categoría de transporte de pilas o baterías de iones de litio dañadas o defectuosas y pilas o baterías de metal litio**

Dependiendo de la condición de una batería ("crítica" o "no crítica"), se aplican diferentes categorías de transporte e instrucciones de embalaje. El objetivo de la propuesta es rellenar una laguna de información en la prestación.

Para el transporte de baterías de litio dañadas o defectuosas, la disposición especial 376 diferencia entre las baterías que pueden reaccionar peligrosamente en condiciones normales de transporte y las baterías dañadas o defectuosas que no son propensas a tal reacción. Dependiendo de la condición de una batería ("crítica" o "no crítica"), se aplica una categoría de transporte diferente, que se vuelve relevante en el contexto del transporte de conformidad con RID/ADR 1.1.3.6. Todavía no existen normas que garanticen que el transportista reciba información que muestre qué categoría de transporte se aplica a la batería en cuestión. Esto conduce a dificultades en la cadena de transporte, ya que, aunque el expedidor necesita evaluar y conocer el estado de la batería para elegir el embalaje permitido, no existe la obligación de comunicar el estado de la batería más adelante en la cadena de transporte, por lo que el transportista no sabe si se trata de una batería que se espera que reaccione peligrosamente durante el transporte y, por lo tanto, debe asignarse a la categoría de transporte 0. o si se trata de una batería que no se espera que reaccione peligrosamente en condiciones normales de transporte y a la que se aplica la categoría de transporte 2.

La disposición especial 376 se suprimió de la Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas, pero el establecimiento de la categoría de transporte "0" para las baterías de litio "críticas" sólo es pertinente para la aplicación de exenciones en relación con las cantidades transportadas por unidad de transporte (RID 1.1.3.1 c) y RID/ADR 1.1.3.6) y, por lo tanto, sólo se incluye en RID/ADR.

Por consiguiente, Alemania proponía enmendar la disposición especial 376 para incluir la obligación de indicar la categoría de transporte en el documento de transporte. Sin embargo, del debate posterior se desprende que existe una clara preferencia por introducir una nueva disposición especial.

Se presentan varias propuestas con una nueva disposición especial, que significaría que la información sobre la categoría de transporte solo debe incluirse en el documento de transporte si se aplica la categoría de transporte 0 como excepción al cuadro del punto 1.1.3.6. Esto puede ser una referencia a la nueva disposición especial (opción 1) o puede indicarse la categoría de transporte (opción 2).

En ADN, la categoría de transporte es irrelevante, porque las exenciones en relación con las cantidades transportadas por unidad de transporte están estructuradas de manera diferente a las de RID/ADR.

■ **Nº 27 (Consejo de Transporte Seguro de Artículos Peligrosos (COSTHA)) Servicios de entrega de productos de alimentación en línea**

Durante la pandemia de COVID-19, muchos servicios de entrega minorista, incluida la entrega de productos de alimentación, aumentaron significativamente. Estos envíos se llevan a cabo normalmente por un servicio de entrega que utiliza el propio vehículo de un operador. El aumento en el uso de estos servicios genera dudas sobre si los requisitos de las regulaciones de mercancías peligrosas se aplican cuando son utilizados por un intermediario comercial, que es más similar a la experiencia minorista tradicional del consumidor.

COSTHA señala los desafíos que plantean los sistemas de entrega directa al cliente, como las entregas de productos de alimentación que pueden contener mercancías peligrosas.

Si bien puede no ser inmediatamente obvio para los consumidores o los empleados / conductores contratados, hay muchos tipos diferentes de mercancías peligrosas que se venden y transportan fuera de las tiendas de productos de alimentación y tiendas minoristas similares. Ejemplos comunes son las baterías de litio pequeñas, como las de audífonos, así como las que se encuentran instaladas "en el equipo" (por ejemplo, cepillos de dientes eléctricos), líquidos inflamables (alcohol isopropílico), gases inflamables (aerosoles – desodorantes), peróxidos orgánicos (tintes para el cabello) y corrosivos (limpiadores).

Durante la experiencia minorista tradicional, los consumidores compran estos productos que son mercancías peligrosas y utilizan bolsas (de papel, plástico o reutilizables) para facilitar el transporte a sus vehículos y hogares. Estos productos en el embalaje minorista nunca se vuelven a empaquetar para mayor seguridad o se marcan de acuerdo con las regulaciones de mercancías peligrosas. Al llevar estos productos fuera de las tiendas minoristas, una persona individual no está sujeta a las diversas regulaciones. Sin embargo, la normativa se aplica actualmente a las empresas de reparto y a los servicios.

Las operaciones de entrega al consumidor final que se originan en ubicaciones minoristas generalmente no utilizan ningún embalaje más allá del embalaje minorista en el estante de la tienda. Las bolsas de papel o plástico se utilizan típicamente para mayor comodidad en el transporte de la entrega. Sin embargo, marcar estas bolsas (independientemente de si se consideran un "embalaje exterior adecuado" o "sobreambalaje") no es una práctica actual.

Además, si estas operaciones se consideraran sujetas a las regulaciones de mercancías peligrosas, habría un impacto negativo significativo en la sostenibilidad y los esfuerzos ambientales para reducir el embalaje a nivel mundial.

Además, las entregas de productos de alimentación al consumidor final, generalmente se limitan a distancias cortas, y los bienes que se transportan no están sujetos a las fuerzas que normalmente se originan en el transporte de carga donde se necesita un embalaje orientado al rendimiento por razones de seguridad. En cambio, estos productos a menudo se colocan en bolsas o directamente en un asiento en el vehículo de un individuo. Sobre la base de las diferencias en las operaciones, estos servicios de entrega al usuario final no parecen requerir un nivel de seguridad equivalente a las operaciones de transporte más tradicionales.

En consecuencia, COSTHA propone introducir una nueva exención en ADR para el transporte, por parte del minorista, de mercancías peligrosas embaladas para la venta al por menor en condiciones específicas. También propone la vía del acuerdo multilateral:

Propuesta 1 (opción preferida)

Se trataría de incorporar exenciones reglamentarias, como la Derogación vial del Reino Unido y la "exención de masa bruta de 150 kg" que figuran en la sección 1.15 del Reglamento sobre el transporte de mercancías peligrosas de Canadá.

Propuesta 2

La opción alternativa sería introducir un nuevo acuerdo multilateral, basado en la Derogación vial del Reino Unido 4. Esta opción requeriría la acción de una delegación interesada en introducir la excepción en sus reglamentos nacionales.

■ Nº 28 (Consejo de Transporte Seguro de Artículos Peligrosos (COSTHA)) Entrega directa de mercancías peligrosas a clientes finales (sobre embalajes)

La cantidad de mercancías peligrosas transportadas directamente a los consumidores finales ha aumentado en volumen en los últimos años. Sin embargo, el RID/ADR/ADN, tal como está escrito, cubre predominantemente el transporte entre empresas, ya sean fabricantes, transportistas, tiendas minoristas o sitios de distribución. La entrega directa a un consumidor final la han desempeñado históricamente las empresas de paquetería, los servicios postales y el propio consumidor. Para ello, la normativa tiene excepciones destinadas a limitar los requisitos de transporte para algunos de estos tipos de envíos.

No obstante, COSTHA opina que se deben corregir los requisitos de "sobre embalaje" en RID/ADR/ADN.

La COSTHA señala las diferencias en la definición de "sobre embalaje" entre el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas y el RID/ADR/ADN. Esta diferencia en las definiciones tiene impactos a nivel regional y más allá, en los países que utilizan los anexos de RID/ADR/ADN para las regulaciones terrestres.

COSTHA cree que es necesario aclarar algunos requisitos mínimos, como los "embalajes exteriores adecuados" y las marcas. Por ejemplo, cuando las mercancías peligrosas embaladas como cantidades limitadas se consolidan dentro de un sobre embalaje, las regulaciones requieren que el sobre embalaje se marque de acuerdo con 3.4.11 de RID / ADR / ADN (marca LQ y " sobreembalaje "). Sin embargo, las empresas de reparto al

consumidor (paquetería y servicios postales) tienen la práctica establecida de utilizar un dispositivo de manipulación (bolsa) durante las operaciones de entrega. Si bien las bolsas aumentan la seguridad general de estos paquetes en el transporte al proporcionar otro nivel de contención y protección, se utilizan principalmente para facilitar el transporte de múltiples paquetes organizándolos en el camión de reparto. Estas bolsas se descargan en diferentes paradas a lo largo de una ruta de entrega. Bolsas similares se utilizan en otras operaciones, como la entrega en bicicleta y la entrega a mano. Estas bolsas son consideradas sobre embalajes por algunas autoridades competentes.

Definición de sobre embalaje

En el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas, un sobre embalaje significa un recinto utilizado por un solo expedidor para contener uno o más paquetes y formar una unidad para mayor comodidad. Ejemplos de sobre embalajes son una serie de paquetes:

- (1) Colocados o apilados en un soporte de carga como un palet y asegurado por fleje, envoltura retráctil, envoltura elástica u otros medios adecuados; o
- (2) Colocados en un embalaje exterior protector, como una caja o cesta.

En RID/ADR/ADN, se entiende por sobre embalaje, un depósito utilizado (por un único expedidor en el caso de material radiactivo) para contener uno o más bultos, consolidados en una sola unidad más fácil de manipular y almacenar durante el transporte. Ejemplos de sobre embalajes:

- (a) Un soporte de carga como un palet, en el que se colocan varios paquetes y se apilan y se aseguran mediante una tira de plástico, envoltura retráctil o elástica u otros medios apropiados; o
- (b) Un embalaje protector exterior, como una caja o una cesta.

En las Instrucciones Técnicas de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), el International Maritime Dangerous Goods (Código IMDG), el Reglamento de Materiales Peligrosos de la Organización Internacional de Aviación Civil (US DOT 49 CFR) y en el Reglamento de Transporte de Mercancías Peligrosas de Canadá, la definición de sobre embalaje es la misma que en el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas.

COSTHA opina que los requisitos de RID/ADR/ADN no están armonizados y propone las enmiendas que figuran a continuación para facilitar el transporte de dichos paquetes de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

Opción 1.

Modificar la definición de sobre embalaje, para armonizarla con la que figura en el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas.

"Por sobre embalaje se entiende un recinto utilizado (por un único expedidor en el caso de material radiactivo) para contener uno o más bultos, consolidados en una sola unidad más fácil de manipular y guardar durante el transporte. Ejemplos de sobre embalajes:

- (a) Una bandeja de carga como una paleta, en la que se colocan varios paquetes y se apilan y se aseguran mediante una tira de plástico, envoltura retráctil o elástica u otros medios apropiados; o*
- (b) Un embalaje protector exterior, como una caja o una cesta "*

Opción 2

Modificar las exigencias del ADR. Puesto que en ADR estas bolsas cumplen con la definición de "sobre embalaje", deben estar marcadas como tal, exigiéndose que, una vez que se retira del saco el último bulto que contiene mercancías peligrosas, debe retirarse del exterior de la bolsa el marcado requerido para un sobre embalaje, puesto que ya no es aplicable ni apropiado. COSTHA propone simplificar esta exigencia ya que, el cumplimiento y la eliminación de las marcas suponen una carga para el conductor/repartidor.

▪ Nº 29 (Reino Unido) Requisitos en RID / ADR 6.8.2.2.11 para medidores de nivel

En reuniones previas, Reino Unido se pidió aclaración sobre la aplicación de medidores de nivel a las cisternas RID/ADR 6.8. Los medidores de nivel están permitidos por 6.8.2.2.11 si no son de material frágil. Como, a diferencia del vidrio, ciertos materiales transparentes no son frágiles, se cuestionó si comprendía el uso de tales materiales.

La mayoría de los expertos expresaron la opinión de que los medidores de nivel del tipo de mirilla no deberían permitirse en cisternas de acuerdo con 6.8, sino que deberían aceptarse en cisternas de acuerdo con 6.10 (cisternas de residuos operadas al vacío).

Reino Unido propone modificar RID/ADR 6.8.2.2.11 de la siguiente manera:

“Los indicadores de nivel de vidrio o de otros materiales transparentes, que estén en contacto directo con el contenido del depósito, no deberán ser utilizados para indicar el nivel de producto en el depósito si el vidrio u otro material transparente puede, en algún momento, estar en contacto directo con el contenido del depósito.”

Añadiendo también las correspondientes disposiciones transitorias.

▪ Nº 30 (Reino Unido) Acreditación de los organismos de inspección a efectos de autorización y vigilancia de los servicios internos de inspección

En reuniones previas del grupo de trabajo informal sobre la inspección y certificación de cisternas, se sugirió trabajar en el próximo bienio, en la acreditación del organismo de inspección, a efectos de autorización y vigilancia de los servicios de inspección internos.

El objetivo del trabajo sería (i) mejorar la precisión de la redacción relativa a tales asuntos, y (ii) tener en cuenta las cláusulas pertinentes de la norma EN ISO/IEC 17021-1:2015 y del Documento de Acreditación a Efectos de Notificación EA-2-17-M 2020, de la Cooperación Europea para la Acreditación, que en la práctica también deben cumplirse, además de los requisitos de tipo A de la norma EN ISO 17020:2012 (excepto la cláusula 8.1.3) por parte de los organismos de inspección que auditan y certifican un servicio de inspección interno de un fabricante.

También se sugirió que cuando se utiliza un servicio de inspección interno de acuerdo con 6.2.2.12, 6.2.3.6.1, 6.8.1.5.3 (b) o 6.8.1.5.4 (b), se debe considerar en 1.8.6.2.1 la acreditación de un organismo de inspección de acuerdo con las cláusulas 7.1.1, 7.1.2, 7.2.4, 7.2.5, 7.2.8, 7.2.10 y 9.1 a 9.4 y 9.6 de EN ISO/IEC 17021-1:2015 así como de acuerdo con los requisitos de tipo A de la norma EN ISO/IEC 17020:2012 (excepto la cláusula 8.1.3).

En conclusión, la Reunión Conjunta acordó que se enviara una copia de la norma a los expertos y se reanudara el debate en la próxima sesión, sobre la base de un documento

oficial. En consecuencia, el Reino Unido presenta el documento informal para permitir que el debate continúe.

- **Nº31 (Reino Unido) Propuesta de elaboración de una norma para las válvulas de alivio de los vehículos cisterna que transportan mercancías peligrosas distintas de los productos petrolíferos y del gas licuado del petróleo**

En reuniones previas se propuso desarrollar una norma para las válvulas de alivio en los vehículos cisterna que transportan mercancías peligrosas distintas de los productos derivados del petróleo y gas licuado de petróleo (GLP).

Actualmente, los requisitos para dichas válvulas de alivio residen en varias cláusulas del ADR, lo que da lugar a que los fabricantes desarrollen sus propios procedimientos de ensayo o adapten las normas existentes, aunque no necesariamente apropiadas. El Comité Técnico Nacional de Normas del Reino Unido sobre cisternas para el transporte de mercancías peligrosas, ha presentado una propuesta al CEN/TC 296 para desarrollar una norma de diseño y ensayo para válvulas de alivio en vehículos cisterna de uso general que transportan mercancías peligrosas distintas de los productos derivados del petróleo y el GLP, lo que mejoraría la información, tanto para los fabricantes, como para los organismos de inspección. Ya existen otras normas como EN ISO 4126 sobre dispositivos de seguridad para la protección contra una presión excesiva, pero, de acuerdo con el alcance de EN ISO 4126-1 "*Esta es una norma de producto y no es aplicable a aplicaciones de válvulas de seguridad*". También se observa que la norma que se propone elaborar sería más pertinente para la aplicación de válvulas de alivio en los contenedores cisterna que en las cisternas fijas (vehículos cisterna).

En consecuencia, parece apropiado reanudar el debate antes de la próxima reunión del CEN/TC 296 que se celebrará el 17 de noviembre de 2022.

- **Nº 32 (Secretaría) Referencias a normas ya adoptadas por la Reunión Conjunta pero no incluidas en las enmiendas de 2023**

Las versiones revisadas de las normas EN 14025 y EN 13799 no estaban disponibles a fecha 1 de junio de 2022 para ser incluidas en las modificaciones propuestas al ADR que se notificarán a los Estados miembros/Partes Contratantes el 1 de julio de 2022 para su entrada en vigor el 1 de enero de 2023.

La secretaría preparó las siguientes propuestas de enmiendas para hacer referencia a estas normas en RID y ADR 2025. Se solicita al Grupo de Trabajo sobre Normas que confirme que estas referencias siguen siendo válidas y que las fechas de aplicación se han transpuesto correctamente para su entrada en vigor el 1 de enero de 2025.

6.2.4.1 Modificar el cuadro "para cierres" de la siguiente manera:

- Insertar, al final, la nueva fila siguiente:

EN 13799: [2022]	Equipos y accesorios para GLP. Indicadores de nivel para recipientes a presión de gases licuados del petróleo (GLP).	6.2.3.1 y 6.2.3.3	Hasta nuevo aviso	
------------------	---	----------------------	-------------------	--

6.8.2.6.1 Modificar el cuadro, bajo "Para el diseño y la construcción de tanques" de la siguiente manera:

- Para la norma «EN 14025:2018 + AC:2020», en la columna (4), sustituir «Hasta nuevo aviso» por «Entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre [2026]».
- Después de la fila de la norma «EN 14025:2018 + AC:2020», insertar la nueva fila siguiente:

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
EN 14025: [2022]	Cisternas para el transporte de mercancías peligrosas. Cisternas metálicas sometidas a presión. Diseño y fabricación. NOTA: Los materiales de los depósitos deberán estar acreditados al menos por un certificado de tipo 3.1 expedido de conformidad con la norma EN 10204.	6.8.2.1 y 6.8.3.1	Hasta nuevo aviso	

6.8.2.6.1 En el cuadro, en la sección "Para equipos":

- Insertar la siguiente fila nueva después de la última fila.

EN 13799: [2022]	Equipos y accesorios para GLP. Indicadores de nivel para recipientes a presión de gases licuados del petróleo (GLP).	6.8.2.2.1 y 6.8.2.2.11	Hasta nuevo aviso	
------------------	--	------------------------	-------------------	--

(ADR:) 6.8.4 d), TT11 En el párrafo siguiente al cuadro, sustituir "EN 14025:2018" por "EN 14025:[2022]".