



+

DIVISION DE PROSPECTIVA Y  
TECNOLOGIA DEL  
TRANSPORTE

COMISIÓN PARA LA  
COORDINACIÓN DEL  
TRANSPORTE DE  
MERCANCIAS PELIGROSAS

## **ACTA DE LA REUNIÓN DE LAS SUBCOMISIONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL CELEBRADA EL DIA 13 DE SEPTIEMBRE DE 2023.**

**ASUNTO:** Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta a celebrar del 19 al 27 de septiembre en Ginebra.

Los convocantes tienen dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma TEAMS a través de una conexión online y cuya invitación se envió unos días antes de la reunión.

### **Personas que participaron en la reunión:**

Presidente:

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D. Miguel Jiménez Solano, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D<sup>a</sup> Isabel Freire Peláez, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

D. Javier Rubio Bartolomé, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

D. Luis del Prado Arévalo, de AESF

D. Luis Islán García

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Carmen Casal Sobrino, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

D. José Luis Chica Moreu, del Ministerio del Interior

D<sup>a</sup> Raquel Nieto Pérez, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. Ignacio Álvarez Fernández-Miranda, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

D. David A. Ríos López, de la Junta de Castilla-León

D<sup>a</sup> Beatriz Salvo, Gobierno de Aragón

D. Jaime Fraile Torrecilla

D. José Ignacio Trujillo Fernández

D<sup>a</sup> Nuria Cosido, de SEDIGAS

D. Juan Antonio Balbín, FEDECOS

D. Raúl Moreno Castelló, de AIDIMA

D. Andrés Herbadas. De ASTIC/UOTC

D. Francisco Jorge Golfrin Salas, de CCOO

D. Javier Sáez, de BEQUINOR

D. Antonio Jesús Barba García, de DGM

M<sup>a</sup> Victoria Parra Espinosa, de ADIF

D. Antonio Ferrando Enguix

D. Javier Hernández Sánchez

D. José Luis Henche Ramirez, de REPSOL QUÍMICA, S.A.

D. Ángel Benigno Fernández Borrego

D. Alberto de Haro

D. José Antonio Rodríguez Gil, FEDECOS

D. Fernando Larrumbe

D. Julio Viartola Molinero, de ASFARES

D<sup>a</sup> Nuria Lacaci, de ACE

D. Jesús Soriano Montes, de FEIQUE

D. Laura de la Rosa Gímenez, de ENRESA

D. Jesús Mentrída Pisano, FEDACO

D. Arturo García Cobaleda , de AECSE

D. Antonio Gómez Trujillo, de AECSE

D. Enrique Sánchez Mota

D. Esteban Pajares

En Madrid a las 10:05 horas del día 13 de septiembre de 2023, en el Salón de A-437 de la cuarta planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de las Subcomisiones de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del WP15 en mayo.
- 4.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan.

A continuación, da paso al orden del día:

### **Punto 1.- Aprobación del Orden del Día**

D<sup>a</sup> Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

### **Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede el acta de la reunión anterior**

Leída las actas de las reuniones de las Subcomisiones de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril del 15 de marzo de 2023 y de la reunión de la Subcomisión de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera de 10 de mayo de 2023, al no haber observaciones, a las mismas quedan aprobadas.

### **Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima Reunión Conjunta que se va a celebrar del 19 al 27 de septiembre en Ginebra.**

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda a los asistentes, sobre todo a los que siguen la reunión a través de la plataforma TEAMS, la importancia de que se identifiquen con el nombre y la empresa, asociación o entidad que representen.

El fin principal de la reunión de hoy es ver los documentos que se van a presentar en la Reunión Conjunta de los grupos de trabajo del WP15 y de los expertos del RID en Ginebra.

Esta reunión es la más larga del bienio porque se van a ver todas las enmiendas provenientes de la armonización con el Reglamento Modelo. Todas las enmiendas aprobadas en el Reglamento Modelo en el pasado bienio pasan al grupo de trabajo de armonización que se reunió en abril, y fruto de esos trabajos hay una propuesta bastante contundente de 40 páginas, de adopción de enmiendas provenientes del Reglamento Modelo y requiere un tiempo adicional en la reunión y por ello es un poco más larga.

### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/24**

Presentado por CEFIC. Se propone una exención para los artículos que no están clasificados en ningún número ONU específico, cuando no sean nuevos, como no está claro que número ONU tendrían que llevar, lo que dicen es que estén exentos. La lógica que indican es que se han transportado una vez cuando eran nuevos y parece que no han tenido ningún incidente, pues ahora que está usado, que se transporte sin más. Está es la propuesta que se hace y pregunta si alguien tiene algún comentario de este documento.

D. Jesús Soriano, por parte de FEIQUE, reconoce que es un asunto que se tendría que haber propuesto cuando se incorporaron estos nuevos números ONU, para los artículos y se ha hecho a posteriori, fue un fallo no hacerlo antes y ahora se presenta. La propuesta cree que es clara y necesaria. Se refiere a operaciones de reciclaje, reparación y eliminación, siempre que no estén sujetas a otras prescripciones del ADR o RID.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que siempre que no estén sujetas a otras prescripciones del ADR o RID, no. Lo que dice es que no estarán sujetas a ninguna otra prescripción del RID o ADR. Es una excepción total. Lo que se indica en el documento es que las mercancías peligrosas contenidas en artículos o contenidas en maquinaria, o en aparatos utilizados, no estarán sometidas a ninguna otra disposición del RID, ADR y ADN, cuando se transporten con el fin de tirarlo, reciclarlo, repararlo, inspeccionarlo o mantenerlo y suponiendo que no se hayan tomado las medidas necesarias para prevenir cualquier vertido en condiciones normales de transporte.

D. Enrique Sánchez comenta se podría decir, sin limpiar, pero sucios, que no tienen producto, pero están sin limpiar. D<sup>a</sup> Silvia García eso no viene en ningún sitio es un artículo sin más, sin ningún tipo de condición, solamente se habla sobre el fin.

Para D. Enrique Sánchez si se transporta como producto, es igual que como si se va a usar, entonces eso es lo normal es que estén vacíos, aunque sean sin limpiar, es una condición de que son restos lo que pueden quedar. D<sup>a</sup> Silvia García dice que son restos lo proponen.

D. Arturo García dice que hay algunos consejeros que interpretan que la maquinaria, en su interior, pueden llevar metales pesados, están hablando de la línea blanca de electrodomésticos, por ejemplo, interpretando en el sentido estricto del ADR lo consideran como peligroso para el medio ambiente, en general, pero que habría que hacer un estudio de cada uno de ellos. Lógicamente los electrodomésticos nuevos no se consideran mercancía peligrosa y otros consejeros interpretamos que, si como nuevo el fabricante/ expeditor no lo envía como mercancía peligrosa lógicamente como usado, tampoco debería ser lo debería de ser.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que la idea es buena y bastante lógica,

D. Arturo García añade que lógicamente el expeditor puede ser otro, el responsable de esa expedición es otro. Puede haberse modificado las condiciones iniciales del producto que se sacó a la venta, puede que no se tenga la trazabilidad de la maquinaria, porque pueda ser muy vieja y a nivel industrial puede pasar que queden en un almacén mucho tiempo y luego se saquen como residuos. Es un problema que se tiene porque realmente el ADR, hoy por hoy, si lo aplicamos en sentido estricto, habría que hacer una analítica de si esos productos son mercancías peligrosas para el medio ambiente, para empezar, o más cuestiones si se realizan las analíticas correspondientes.

En cada sector han hecho las analíticas correspondientes, por ejemplo, en talleres de automoción se han hecho las analíticas de la mayoría de los productos, los vehículos fuera de uso tienen su propia normativa, incluso los componentes tienen una normativa muy específica y concreta.

Y en general, se puede decir que la mayor parte de los vehículos fuera de uso quedan fuera del ADR y todos los productos que se reciclan de allí

normalmente quedan fuera de ADR, salvo algunos líquidos contaminados de combustibles, fuera de esto, quizá amianto en pastillas de freno muy antiguas, los airbags y los pretensores que hay que desactivar porque son pirotecnia.

Pero realmente, el estudio que han hecho las Ocas, para hacer un trabajo en condiciones, previamente, se tiene que gastar el dinero en una analítica muy importante. La patronal de los concesionarios es la que se está gastando el dinero en hacer esas analíticas y puede poner blanco sobre negro que, en general vehículos fuera de uso lo que se saca de ahí, salvo estas pequeñas cuestiones no son ADR. Pero claro, tienes que gastar el dinero en hacer esas analíticas.

Esto si lo trasladamos a todo tipo de máquinas, se tienen esos inconvenientes, pero yo la lógica que se está aplicando, actualmente, es que si el fabricante no lo cataloga como aparato que contengan mercancías peligrosas, lógicamente como residuo tampoco debería serlo.

Esto se veía venir en el ADR 2017, donde hubo ese cambio, lógicamente si lo interpretas en sentido estricto, efectivamente hay que hacer una analítica.

Cree que es una solución a ese sentido tan estricto de la normativa que causa muchos problemas. Una catalogación de este tipo puede llegar a costar 18.000€ por sector, siempre que haya un sector que lo haga, porque no todo el mundo se agrupa para hacer ese tipo de analíticas. Piensa que una muy buena solución, pero claro, hay que mirar con detalle que haya cosas que se nos escapen.

Por ejemplo, las pilas de litio tendrían que quedar por supuesto fuera de la cuestión y otras cosas que quisiéramos nosotros ajustar, pero lógicamente si lo interpretamos en sentido estricto, se van a tener estos problemas.

No sé si los consejeros han leído la propuesta de las otras asociaciones alguno tiene alguna experiencia en este sentido.

Pero hay consejeros que están interpretando que son mercancías peligrosas y están bloqueando los envíos si no lo clasifican así los clientes.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la problemática que indica efectivamente se resuelve con esta propuesta, lo que pasa es que también quedan exentas todos los aparatos, artículos y maquinarias que sí son mercancías peligrosas a la ida. Entiende el problema que indica y ve que esto resuelve ese problema, pero da carta blanca a muchas cosas que a la ida son mercancía peligrosa, por una dificultad de seguimiento. Cuando un artículo es nuevo, quien lo envía sabe la dificultad que puede tener, al haberlo fabricado, y x años más tarde este conocimiento se ha perdido. Entiende que esto es un problema, pero quiere llamar la atención sobre que esto es una carta blanca para mucho.

D. José Antonio Rodríguez encuentra un contrasentido, que en principio exista una serie de números que cuando son artículos nuevos estén sometidos

al ADR, y cuando ya no lo son y van con residuo dejen de ser ADR. Es una cuestión un poco anómala.

Si que es cierto que puede ocurrir que al momento aparezca equipos o algo de difícil clasificación, pero generalmente este tipo de equipos, a nivel de contenido de componentes, se tienen más o menos controlados, equipos de armarios eléctricos y equipos que tienen este tipo de mercancías. Encuentro un contrasentido que el nuevo está sometido y cuando va su eliminación deje de estar sometido al ADR.

D. Jesús Soriano apunta a que hay unos requisitos para clasificar mercancías peligrosas en este tipo de artículo, maquinarias etc. que contienen mercancías peligrosas bajo los números ONU 3363 u otros. Hay un requisito previo para que eso en primera expedición vaya, es decir, no todas las mercancías peligrosas que son tóxicas o son radioactivas pueden acogerse al ONU 3363. Se supone que ese primer filtro hace posible que luego la segunda reflexión que se hace es para lo que es la gestión de residuos de eliminación quepa esta propuesta de exclusión, pero no se está hablando de cualquier mercancía peligrosa en cualquier aparato, se está hablando de unas mercancías peligrosas que tienen que estar en este epígrafe del ONU 3363 u otros.

D. José Antonio Rodríguez dice que por ese motivo están preclasificadas en el ONU 3363 sería la LQ de los objetos y artículos, y el resto no irían a la LQ. Se refiere a cualquier otro de los números que se han recogido son mercancías peligrosas con sus etiquetados y marca.

D. Jesús Soriano comenta que es ahí, en esas entradas, donde se está proponiendo la disposición especial. No se está hablando de otros embalajes vacíos, sin limpiar y otros artículos que contienen mercancías peligrosas diversas.

D. José Antonio Rodríguez dice que está hablando a esos números ONU únicamente. En estos números que contienen artículos o mercancías peligrosas, inflamables, tóxicas o lo que sea, de nuevo de entrada de producción y luego ya lo que se propone es que cuando va como residuo no lo sea, es cierto que es facilitarlos. Entiende que es un poco anómalo que, de nuevo, aparentemente puede tener todas las garantías de fabricación, esté sometido a una serie de normas y ya de usado, que pueda estar ya en condiciones menos seguras deje de estarlo.

D. Jesús Soriano indica que en documento se habla de reciclado, eliminación, reparación, inspección o mantenimiento, y que se tomen las medidas preventivas contra cualquier tipo de fuga.

D. Enrique Sánchez entiende que, si un objeto contiene mercancías peligrosas y se le clasifica como tal, se puede transportar después cuando esté vacío y se diga que está sucio, pero bueno son pequeños restos, pero tal como está ve que no.

Comenta que, en su caso, ha tenido un problema encima de la mesa por una serie de productos que son pirotécnicos, y que las devoluciones son un desastre, que los que lo devuelven no tienen en cuenta que eso es una mercancía peligrosa. Hizo una inspección y dijo que no podía ser así. Tendrían que venir embalados y en condiciones cumpliendo el ADR ya que, aunque sea una devolución, es una mercancía peligrosa. Ha costado, pero al final cree que ha habido una intervención de la Guardia Civil.

Eso no puede ser, en cualquier mercancía peligrosa si no hay una condición después de haberse reducido el riesgo por el hecho de la cantidad o de la situación que sea, que debería de constar en el documento. Le parece muy bien que vacío y sin limpiar se transporte, lo otro no lo ve claro. Normalmente no se le da importancia, como el tema de las baterías que cuando están desechadas no se le hace caso.

### **ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/26**

Presentado por UIC, relativo a las disposiciones de tiempo de retención, y su calificación. Propone que se prohíba el transporte de cisternas vacías y sin limpiar, que tengan un porcentaje de contenido residual tal que aún se puedan disparar las válvulas de seguridad.

Se apoya en una guía de EIGA existente para que pueda juzgar si el contenido que queda es o no es peligroso.

La discusión del tema de los tiempos de retención es más amplia y la UIC quiere resolver este punto. Dentro de los de la parte más amplia de esta discusión, están los informales siguientes:

#### **INFO 11**

Indica que ha habido unas discusiones, sobre todo entre Países Bajos y Holanda, hablan de varios temas relacionados con el tiempo de retención que ellos ven que son problemáticos y que habría que ver con más detalles. Aportan las justificaciones de porqué ellos creen que esto habrá que verlo.

#### **INFO 10**

Se incluyen una serie de sugerencias de temas concretos que quieren que se vean en el grupo de cisternas para iniciar trabajos o para modificar las disposiciones tal y como están ahora y seguir aclarando los problemas que hay sobre tiempos de retención.

D. Javier Sáez dice que el tema del tiempo de retención es algo que es delicado, por un lado, se tiene que consignar en la carta de porte el tiempo de retención, por otro la forma de cálculo, el ADR no dice exactamente cuál es, dice que tiene que ser una metodología aprobada por la autoridad competente y, por otro lado, no conocemos a ninguna autoridad competente que haya aprobado una metodología. Tenemos que consignar un dato obligatorio y no hay una forma regulada de calcularlo.



La propuesta le parece bastante interesante y al final lo que viene a ser es que en viajes cortos quizá no hace falta poner el tiempo de retención si es menos de dos o tres días. En viajes un poco más largo propone hacer una tabla conservadora que podamos utilizar, sin perjuicio de que, si alguna empresa quiere hacer otra metodología, aprobada por la autoridad competente, si lo consigue la pueda utilizar.

La propuesta le parece muy interesante, además resuelve un problema que tenemos las empresas que transportan este de tipo de mercancías.

A D<sup>a</sup> Silvia García lo de no exigir cálculos de los tiempos de retención cuando los viajes son menores de dos o tres días y afirmar que no hay peligro, no sabe si esto se puede afirmar así tan rotundamente, sin más.

D<sup>a</sup> Raquel Nieto se quiere unir a lo comentando D. Javier Sáez. Al final, en este sector existe una problemática y una dificultad para calcular esos tiempos de retención, porque obviamente no existe una fórmula a la que podamos acudir, una fórmula reglada o que esté aprobada para hacer el cálculo. Es un tema que añade una dificultad operativamente para poder reflejar un valor real y calculado.

Después de leer los documentos informales, cree que la propuesta es bastante coherente y también el tema de que proponga que, si los viajes son menos de dos o tres días, cree que marca un plazo bastante coherente y acotado, bastante preventivo, como para fijarlo y evitarlo, no es algo muy ambicioso.

Le parece interesante, sobre todo que es un tema que se ponga sobre la mesa y podamos buscar una fórmula o un documento de apoyo, unas tablas, unas referencias de apoyo para solucionar esta problemática que al final se tiene a la hora de intentar hacer un cálculo coherente.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que cualquier tema que no esté claro, es bueno discutirlo. Con respecto a la propuesta del documento formal, que es la única propuesta fehaciente que hay sobre el tema. Pregunta a D<sup>a</sup> Raquel Nieto si quiere hacer algún comentario. D<sup>a</sup> Raquel Nieto dice que no tiene ningún comentario al mismo.

D. Enrique Sánchez cree que hace ya tiempo, cuando surgió una pregunta sobre los tiempos de retención, hizo un comentario y entiende que es importante y en Estados Unidos tienen un sistema práctico, quiere decir que no existe ninguna fórmula que pueda calcular el tiempo de retención, en principio el fabricante hace una serie de pruebas y establece el tiempo de retención, pero después se va deteriorando el sistema y bajando cuando el tiempo de retención baja y ahí es donde está el peligro. Lo que propone el documento, según tiene entendido, no cree que lo haya modificado, es que el transportista debe verificar en los viajes que realiza una verificación de las variaciones de las presiones y, cuándo salta la válvula de seguridad, cuando ha terminado cuando es el tiempo de retención, si se produce, pero como un control sistemático que lo tiene que

recoger obligatoriamente. De ahí ya se puede deducir más o menos el tiempo retención.

Se tiene un período, una presión y la válvula de seguridad no ha saltado, con lo cual quiere decir que sabemos que durante ese tiempo pues posiblemente quede un tiempo más que a lo mejor si se pueda calcular o se pueda aproximar. Puede intentar localizar más información y hacerla llegar a la presidenta.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que esta metodología del DOT sería algo interesante para analizar para este tema. Le agradece su interés y la información que le puede hacer llegar.

### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/27**

Es una propuesta de Holanda, relativa al transporte de alimentos, artículos para el consumo alimentario y pienso para animales en cisternas usadas para el transporte de mercancías peligrosas. Hay un par de mercancías peligrosas que son alimentos. Lo que se dice el documento es que ven una problemática en el uso de las cisternas de transporte de mercancías peligrosas para usos alimentarios. Hacen una serie de preguntas sobre qué hacer, cómo hacerlo y gestionarlo.

El reglamento 852/2004, indica los alimentos que se tienen que transportar en cisternas reservadas al uso alimenticio y entiende que eso responde a las preguntas de Holanda.

D. Julio Viartola piensa que la idea de Holanda es que todos conocen que en el ADR o en el reglamento citado lo pone, pero en la práctica sigue habiendo problemas. A lo mejor el que no lo conoce o no lo quiere conocer es el último y a ese es al que hay que escribirse en el documento, no cree que se quiera un cambio, sino que se vuelva a escribir en otro sitio.

D<sup>a</sup> Silvia García aclara que más que en el documento está escrito en una cisterna, exclusivo para uso alimentario.

D. Julio Viartola dice que en este caso sería que se pasa de una cisterna que ha sido ADR, se limpia y después se dedica a uso alimentario, eso sí que está ocurriendo.

Después si tienen certificado ADR hace falta volverlo a escribir, no para nosotros, que conocemos el tema, más bien para que los demás lo sepan. Cree que esa es la cuestión. No es un cambio simplemente es reescribir lo que ya está claro.

D. Enrique Sánchez dice que esto complementariamente existe en un reglamento de la Unión Europea, en relación con el tema alimentario, que tiene un capítulo específico de transporte, y ahí se dice que todo lo que es alimentario, lo que es el depósito es de uso exclusivo eso está claro. Para las bebidas

alcohólicas, cree que hay una autorización especial, en algunos casos, pero en el caso de los productos alimenticios no se puede llevar mercancías peligrosas.

Para D<sup>a</sup> Silvia García está claro, pero efectivamente lo que ha dicho D. Julio Viartola es lo contrario. Una cosa es que en los vehículos de transportes de alimentos ponga que están reservados, especialmente al uso alimentario. Y otra cosa es que en las cisternas de mercancías peligrosas en algún sitio se ponga que están prohibido meter alimentos dentro.

D. Enrique Sánchez recuerda que cuando se elaboró el programa de emisión de certificados ADR de cisternas, introdujo la disposición especial TU15 en las observaciones dentro del sistema, de tal manera que ya hubiese una referencia, porque con el ADR eso no se podía llevar. Lo introdujo cuando hizo un estudio del programa que después se llevó a cabo y se implantó. Además, cuando se emitió el certificado de ADR y era tóxico, automáticamente si se emitía TU. Desconoce si en la segunda versión del programa, que ya no estaba él, eso lo quitaron o lo han mantenido.

Para D<sup>a</sup> Silvia García está claro que la TU existe y también que cuando ha ido a un lavadero de cisternas había cisternas de transporte de mercancías peligrosas que habían transportado alimentos y cisternas donde ponía que eran exclusivo para el transporte de alimentos que su última carga había sido transporte de mercancías peligrosas. Piensa que no es un tema de ignorancia, es un tema de que efectivamente a la gente le interesa llevar cuantas más cosas mejor en sus cisternas.

Piensa que la mejor solución es que impongan unas buenas multas. Entiende, sobre todo en estas cisternas, que son de uso exclusivo alimentario que llevan mercancías peligrosas dentro, que es imposible ignorar la normativa al respecto.

Según D. Javier Sáez, siendo esto cierto a veces hay mercancías peligrosas incompatibles con las alimentarias, pero no hay que olvidar que el tema alimentario es un tema de uso, es decir, la misma mercancía en función de donde va, puede ser de uso alimentario o de uso industrial. Las medidas de seguridad que tienen las cisternas de uso alimentario son muy superiores a las medidas de seguridad que tiene una cisterna que lleva el mismo producto para uso industrial.

Esta completamente de acuerdo con lo dicho porque, a veces, lo que llevan los transportistas es el mismo producto y lo que varía es el destino

D. Enrique Sánchez dice que en ese caso es el expedidor el que tiene la herramienta adecuada, que es la carta de porte o no, dependiendo si es o no mercancía peligrosa.

D. Javier Sáez está de acuerdo, pero el expedidor fabrica el mismo producto y lo que define si es o no de uso alimentario no es el destino, es el

producto que es el mismo que se fabrica, se carga en el mismo sitio y las cisternas unas van como químicas y otras van como alimentarias.

Por ese motivo, D. Enrique Sánchez dice que el expedidor es el que define que un envío es un producto alimentario, y lo envía como tal, que no precisa una carta de porte. En el caso de la carga sea mercancía peligrosa automáticamente tiene que ir acompañado de la carta de porte.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el caso que expone D. Javier Sáez es la zona gris, pero no se está hablando de esa zona.

D. Javier Sáez está de acuerdo, porque en los lavaderos de cisternas es una práctica habitual.

D. Jesús Soriano desde FEIQUE quiere decir que ellos están hablando de la reglamentación de transporte de mercancía peligrosa y ahí tiene anotadas dos mercancías que son el alcohol de boca y el látex, que, a los efectos, la TU15 les afecta. El resto un alimentario tiene que ser la cisterna lavada con unas técnicas que den seguridad y calidad. Esas formas de lavado de la cisterna es un tema de normativa nacional, en el documento cuando se habla de normativa también se incluye la que es propia de Holanda y es un tema local de como transporta las cosas, como lavan las cisternas, etc. Hay que ceñirse al auténtico problema que es que son dos mercancías peligrosas que pueden ir a consumo humano, y luego todo lo que son productos, sustancias, materias de alimentos que tienen que ir a la normativa de alimentos. Si hay que hacer algún tipo de consulta a las autoridades competentes en materia de sanidad o alimentos, pues habrá que hacerla. Cree que aquí no deberíamos de meternos en esos asuntos.

D. Javier Sáez dice que también está en representación de la Asociación de Lavaderos de Cisternas, para él tenemos un problema serio, hay una normativa que regula el lavado de las cisternas ADR, no hay ninguna normativa que regule las cisternas de productos peligrosos que no sean ADR y, de hecho, se está trabajando con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en la modificación del Real Decreto de lavaderos de cisternas. El primer problema que hemos tenido es que solo podemos regular el lavado de cisternas ADR, todo lo que son plásticos, todo lo que son productos químicos que no son, que no están clasificados como mercancía peligrosa, no hay ninguna regulación en España. Tampoco hay ninguna regulación en España sobre lavado de cisternas alimentarias.

Puede montar un lavadero de cisternas alimentarias y no tener que darse de alta, ni siquiera tiene registro sanitario. De hecho, se está trabajando sobre el lavado de cisternas alimentarias la Asociación Española de Lavaderos de Cisternas con el Ministerio de Sanidad, y lo que se está haciendo es una guía de buenas prácticas, sin ningún valor normativo, por lo menos será lo primero que haya. En España, a nivel de lavado, algún día tendremos que trabajar seriamente sobre el sistema alimentario.

En Sanidad, en algún momento, habría que ver como introducir el tema del lavado de cisternas químicas. El mes pasado tuvieron un problema, se lavó

una cisterna en un lavadero normal convencional de una gasolinera, un producto, que cree que era un retardante aéreo, se lavó la cisterna en un lavadero convencional por dentro, no está regulado no es ilegal y cuando se fue la cisterna el suelo se acabó levantando, con lo cual imagino que alguna peligrosidad tendría. Al final, tenemos un vertido incontrolado y eso hoy no está regulado, o sea no hay forma de decir que usted tiene que ir a un lavadero autorizado, no tiene que ir a uno autorizado, si es el producto, si es producto ADR o no lo es se puede lavar en cualquier lado.

D. Jesús Soriano piensa que a lo mejor el contenido del debate es la calidad del lavado de las cisternas, pero ahí como ADR mercancías peligrosas no sé es un tema de alimentario claro. Nosotros en la industria química hay unos códigos de lavado para productos químicos que han acordado tres asociaciones: la de lavaderos, transportistas e industriales, pero nada más.

D. Javier Sáez dice igual pasa con el tema de los plásticos, no hay ninguna norma en España que obliga a lavar una cisterna que ha llevado grana en un lavadero autorizado, siendo FEIQUE pionero en este tema de los plásticos.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que es tema complementario a lo que se está viendo.

D. Jesús Soriano cree que se debe de ceñir a las mercancías peligrosas. D<sup>a</sup> Silvia García dice que la propuesta se ciñe a las mercancías peligrosas.

D. Javier Sáez dice que ellos lo han solucionado con la TU15 y proponen que todo el mundo tenga la TU15 y aquí también se ha pensado en lo mismo. Lo que quiere decir es que, si esa cisterna ha sido de ADR, por mucho que se lave no va a poder llevar alimentos. Si alguien desconoce esto pues se les vuelve a escribir.

La propuesta dice simplemente eso, dicen que ellos lo hacen en Holanda. Nosotros también lo hacíamos o estaban pensado en hacerlo.

Para D<sup>a</sup> Silvia García hay una problemática de fondo y es que es una normativa de transporte de mercancías peligrosas y solamente podemos regular el transporte de mercancías peligrosas, nosotros no podemos hacer restricciones que se salgan del ámbito del transporte de mercancías peligrosas, es un problema, que en principio está resuelto porque hay una nueva normativa del transporte de alimentos que dice lo que es exclusivamente para el transporte de alimentos. El problema es que nosotros por la limitación que tenemos en nuestro ámbito de trabajo no podemos hablar cosas de fuera de ese ámbito, no somos nadie para regular ese ámbito. Se está llegando a los que son los extremos de la aplicación del ADR.

El problema de esto es que, aunque todos estemos de acuerdo en que no hay nada que se pueda hacer, el que a una cisterna mercancías peligrosas posteriormente la convierta en transporte hábil para llevar leche. No podemos prohibir el transporte de leche en cisternas de mercancías peligrosas.

Entiende que el documento de Holanda, lo que hace es abrir un debate sobre si más países tienen ese problema, que nosotros lo tenemos de ciertos incumplimientos y de gente que no lo hace bien y ver que se puede hacer dentro de los márgenes del ADR para ayudar a paliar este problema.

D. Antonio Gómez quiere decir que por esta regla de tres todas debían tener la TU15 y que dijera que no se puede llevar productos alimenticios, otros objetos de consumo ni alimentos para animales, salvo que esos sean también mercancías peligrosas. No entiende, desde su punto de vista, que tampoco tiene sentido el 7.5.4., al inducir a error cuando se dice que no se puede llevar materias de las clases 6.1, 6.2 o 9, salvo en determinadas condiciones, da la sensación de que se está diciendo que si no son materias de la 6.1, 6.2 y 9, si se pueden llevar productos alimenticios. Al final que hacemos aquí, en mercancías peligrosas, hablando de productos alimenticios.

D. Jesús Soriano contesta que hay mercancías peligrosas que son productos alimenticios. Una mercancía que tiene la TU15 quiere decir que no se puede, en una cisterna que ha llevado estas mercancías, no se puede llevar alcohol de boca, por ejemplo.

D. Antonio Trujillo dice que si se lleva gasolina que no tiene la TU15 significa que si se limpia si se puede llevar productos alimenticios. D. Jesús Soriano dice que hay que limpiarla y se puede llevar alcohol de boca.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que eso lo prohíbe el reglamento sanitario.

D. Javier Sáez dice que un lavado de una cisterna llega hasta donde, llega puede haber un intersticio, puede tener un certificado de limpieza de una cisterna, pero no quiere que no haya trazas de lo anterior y menos si es un lavado químico.

D. Jesús Soriano dice que eso lo tiene que decir es la autoridad sanitaria.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que la autoridad sanitaria ya lo ha dicho, es un reglamento europeo y todos los tenemos que aplicar.

A D. Antonio Gómez le da la sensación de que lo que habría que hacer sería eliminar o suprimir la TU15, salvo que esos productos alimenticios también sean mercancías peligrosas.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la TU15 sirve para las mercancías peligrosas que si son alimentos.

Entiende que esto es un primer punto de discusión y que se verá alguna propuesta en firme en la siguiente reunión sobre este tema.

D. David Ríos quiere hacer una consulta sobre este tema que les ha llegado a ellos. Mercancías peligrosas para destino alimenticio le comentaban que tenían que ir acompañadas por un albarán con la indicación que decía exactamente food grade, esto es así, cuando una mercancía peligrosa va para

uso alimentario o no es así. Entiende que esa normativa deja muy claro que debe ir en cisternas que sean exclusivas de mercancías peligrosas o no, no se puede llevar alimentos, eso ha quedado claro.

D<sup>a</sup> Silvia García le aconseja consultar el Reglamento Europeo 852/2004, en concreto en su capítulo 4. transporte, en el párrafo 4 se dice que en los contenedores debe figurar la indicación claramente visible, indeleble y en una o varias leguas comunitarias su utilización para el transporte de productos alimentarios o bien la indicación exclusivamente para productos alimentarios.

Pero en principio, no ve que ponga nada de tener que llevarlo dentro de la documentación de transporte, pero esto es la parte de la normativa alimentaria y cree que este es el foro correcto para responder con rotundidad.

D. David Ríos lo planteaba por si alguno de los presentes tenía conocimiento sobre este tema.

D<sup>a</sup> Silvia García no puede contestar.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/31**

Es una propuesta de interpretación de Holanda. Pregunta cómo aprobar un GRG modificado y si hay que hacer los ensayos completos o si hay que hacer una nueva marca y certificación o que hay que hacer. Quieren saber la opinión de otras autoridades competentes al respecto.

D. Jesús Soriano desde FEIQUE ven en esta propuesta es que lo que es la inspección y certificación de conformidad está perfectamente descrita en el ADR.

Entiende que, si hace algún tipo de modificación con objeto de mejorar lo que es la operativa de la carga/ descarga, lo que es una mejora en las emisiones ambientales, a través de la recirculación, pues ya digamos tiene otro tratamiento. Tal y como está la certificación tiene que ceñirse a los que es el IBC, que sale del fabricante.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la pregunta es qué si es un GRG remanufacturado, que se observa que ya tiene modificaciones con respecto al original, si esto hay que volver a certificar.

Para D. Jesús Soriano si está remanufacturado es lógicamente, habrá que volver a certificarlo. Cree que aquí de lo que se habla es que al IBC dotarle de una salida de venteo, pero para la mejora de la carga y descarga del IBC, no se habla de la remanufacturar otra vez.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que ese agujero se le hace tiene efectos sobre los ensayos estructurales que se han hecho el GRG.

D. Jesús Soriano dice que por lógica cree que no, piensa que sigue siendo el mismo IBC.

Para D<sup>a</sup> Silvia García tendrá que seguir pasando unos ensayos de apilamiento, unos ensayos de presión, ensayo de todo y estos ensayos lo sigue pasando y hasta qué tamaño de agujero.

A D. Jesús Soriano le parece de sentido común cuando se está haciendo una mejora en un almacenamiento móvil, si estás inutilizando el IBC para su transporte, pues tienes que saber que estás infringiendo, son directrices de seguridad básica.

Si se está haciendo un circuito para ventear, para recircular, para que no se desprendan emisiones de compuestos orgánicos volátiles, se hace por una buena razón.

Para D<sup>a</sup> Silvia García razones siempre hay, pero se está cambiando el diseño.

D. José Antonio Rodríguez dice que cuando se hace una modificación en un GRG, se le llama GRG reconstruidos o reparados y los reconstruidos se tienen que someterse a las mismas pruebas que los nuevos, conforme la propia definición del ADR de GRG reconstruido.

Cuando se habla de los reparados también hay una serie de normas de control de calidad, que cree que será a lo que se refieren.

D. Enrique Sánchez piensa que el hecho de que se meta una bomba y se le pongan los conductos que sean, normalmente esos son pequeños y en una estructura normal, un conducto pequeño junto con el tubo queda suficientemente constatado, que es un tipo nuevo. Entiende que el que va a realizar un GRG que tenga una bomba dentro para utilizarlo, porque en vez de ponerla fuera la pones dentro, lo que tiene que hacer es realizar la homologación de tipo, incluyendo el sistema de bombeo. Y hacerle las pruebas correspondientes.

D. José Antonio Rodríguez dice que cuando se habla de reconstruido puede ser obtenido a partir de un conforme o a partir de un no conforme. El obtenido de la transformación de un no conforme da otro tipo, luego ha cambiado el tipo, o dejarlo así.

D. Enrique Sánchez indica que, en principio, para hacer una reconstrucción de GRG se puede partir, igual que de bidones, de bidones que tienen ya homologación de tipo, aprobación de tipo u otros que no lo tienen. Porque lo que se va a hacer es verificar material, si son antiguos, se van a verificar materiales, diseño, todo y se les va a hacer una serie de pruebas, con lo cual lo que hace es un tipo nuevo. No vale utilizar unos bidones con homologación y darles la homologación que tenían. Los bidones anteriores pierden su homologación, tienen una homologación nueva. Si se quiere hacer una modificación de un GRG, incorporarle unos cierres distintos, unos conductos y unas aberturas distintas, hay que verificar esas aberturas. Lo normal es que será un diseño para eso se puede pedir que se meta una bomba, un sistema



para vaciar el GRG sin tener que utilizar una bomba exterior, pero debe de tener su homologación de tipo, no de la bomba, sino con las aberturas etc., que se hayan practicado. Porque no se considera una reparación hacer las aberturas.

Para D. Arturo García habría que tener en cuenta, en España, por lo menos, el Reglamento APQ. Se trata de un equipo para almacenar, tiene que cumplir el ADR, esa parte queda clara, que no puede hacer ningún invento de cualquier manera. El tema de máquinas que habría que recertificar, si se considera máquina, por otro lado, si es almacén, tiene que cumplir ADR, se estaría en lo en lo mismo. No puede utilizar un almacén que al final que sea un equipo transportable procedente del ADR sin que cumpla con ADR, no se pueden hacer inventos de cualquier manera.

D. Enrique Sánchez dice que en principio eso no es una máquina, debe tener dispositivo de movimiento, lo que es un equipo es una bomba, pero después lo que es el embalaje no es una máquina, no tiene movimiento. Y recuerda que tiene que cumplir el Reglamento APQ.

A. D. Jesús Soriano le parece fundamental el concepto de “modificación relevante”. D. Enrique Sánchez recuerda que no está recogido en el ADR.

D. Raúl Moreno quiere comentar que cualquier modificación que no tenga en cuenta la aprobación de tipo original, si es una modificación que la autoridad competente pueda considerar que no está recogida en la memoria la documentación técnica se estaría hablando de una reconstrucción, que implicaría todos los ensayos a realizar sobre el GRG como si fuera nuevo.

### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/36**

Es una propuesta que en principio propone borrar la palabra “máxima” de la definición de capacidad máxima, porque en la propia definición si se lee dice que es el máximo volumen interior del recipiente. El problema es que no siempre se ha sido consecuente en decir un volumen en capacidad máxima, siempre es que solamente se dice capacidad y se refiere a esa capacidad máxima. La capacidad, sin más, de un recipiente es lo máximo que cabe en un recipiente, es lo que dice el sentido común y lo que dice la definición del 1.2.1. La capacidad máxima del recipiente y la capacidad de un recipiente realmente son lo mismo, es lo máximo que se puede meter dentro. Proponen hacer esta enmienda porque hay veces que la expresión “capacidad máxima”, pero en otro sentido, se puede transportar esto en recipientes que tengan una capacidad máxima de 17L. se refiere a que puede tener la capacidad de transportar hasta 17L. Se propone hacer esta enmienda y una serie de enmiendas eliminando la palabra capacidad máxima.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez tiene una duda sobre este documento, pregunta si estos temas pertenecen al Libro Naranja. D<sup>a</sup> Silvia García responde que también hay una definición de “capacidad máxima” en el Libro Naranja. Habría que verlo ahí y hay una diferencia, no siempre que se ha dicho “capacidad máxima” en inglés se ha dicho en francés y mucho menos en la traducción al castellano del RID y

ADR. Hay una problemática importante sobre los idiomas, han llamado la atención a Bélgica sobre este hecho y han contestado que no lo van a resolver, habrá que ver como se soluciona esta cuestión. Efectivamente esto afecta al Libro Naranja. Se imagina que los americanos dirán que esto no tiene problemas en la aplicación práctica y no ven la necesidad de cambiar algo que no tiene aplicación. El procedimiento habitual sería remitirlo al Libro Naranja.

D. Raúl Moreno dice que nos podemos encontrar con un problema de los ensayos de envases y embalajes de mercancías peligrosa o GRG. Su capacidad máxima, en ese sentido, se refiere a la capacidad de rebose, si es para líquidos, entonces se aplica el 98% de la capacidad de rebose. Eso puede ser un problema porque en inter-comparaciones que se ha hecho con otros laboratorios internacionales, han visto que la capacidad máxima a veces no es lo que todo el mundo piensa. Sería interesante si se quita lo de capacidad máxima cambiar en la zona donde se habla de los ensayos, o por ejemplo capacidad de rebose, que es un dato un poquito más fácil de pensar o de acordar entre todos y que todos hagamos lo mismo. Una capacidad máxima, puede ser 20 o si es de rebose 221, por ejemplo. Entonces la diferencia es bastante grande, para luego hacer los ensayos de apilamiento, los de caída, etc.

Es relevante que quitemos lo de máximo respecto al tema de los ensayos para embalajes en general.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si sabe cómo se dice capacidad de rebose en inglés. D. Raúl Moreno cree que es full fiel capacity, lo consultará y se lo dirá seguro más tarde.

D. Jesús Soriano parece que se está intentando poner un apellido a capacidad, si es así lo lógico sería buscar en un glosario que pueda haber oficial.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que se está hablando de modificar en las definiciones del 1.2.1., más glosario que este no hay ninguno.

D. Jesús Soriano indica que se puede pensar en algo que puede ser de rebose, cree que podría haber algo que ya está hecho para otras cosas, se le ocurre alguna directriz de temas de metrología, para no tener que inventar nada.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no se está inventando nada, realmente esto tiene dos partes, la primera parte es modificar la definición y la otra parte es repasarse todo el ADR para asegurarse que no haya ninguna contraindicación. La modificación de la definición le parece bastante razonable lo que propone, pero es verdad, que le da miedo porque no ha revisado todos los sitios donde aparecen la normativa, ni donde aparece en el ADR que en algún sitio se utilice capacidad a secas y no se refiera a esta capacidad máxima, sino a otras cosas. Una posibilidad que plantea D. Jesús Soriano es que industria podría haber algo, se podría preguntar a algunos de ellos. Se le ocurre capacidad nominal, pero no sabe se está inventando otro apellido que nos va a complicar.

Para D<sup>a</sup> Silvia estamos en las mismas. Si en vez de poner capacidad máxima pones capacidad nominal, hay que entrar en el ADR por completo y

revisar en cada sitio donde antes ponía capacidad máxima para ver si ahora encaja, poner capacidad nominal o si no se refiere a capacidad máxima sino a la capacidad a secas que en ese caso completo se refiera.

Esto bien hecho está fenomenal, pero ya que han respondido que no quieren mirar las diferencias entre el francés y el inglés, que existen, y esto es un problema, porque hay veces que se habla de capacidad máxima en un sitio y en otro no. Piensa que lo primero que se va a decir es lo que ha indicado D<sup>a</sup> Mónica Pérez, que estos son enmiendas que van sobre el Reglamento Modelo y que no es el sitio para discutir esto

D. Jesús Soriano piensa que las cisternas tendrán una placa que dirá su capacidad neta, en inglés.

D. Enrique Sánchez dice se está hablando de lo mismo que ha dicho D. Raúl Moreno, que es el punto máximo en donde el agua ya se saldría.

D<sup>a</sup> Silvia García aclara que la capacidad es todo lo que quepa dentro del recipiente el rebose es todo lo que quepa dentro del recipiente.

D. Enrique Sánchez añade que es justo hasta el final del recipiente es el rebose.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no necesariamente porque puede ser un gas. D. Enrique Sánchez dice que puede ser una botella de aire comprimido, cuando se habla de la capacidad en relación con los gases es la capacidad en agua.

D. Raúl Moreno quiere comentar que en el tema de los ensayos puede ser esto muy significativo. Hay una norma que es la UNE en ISO 16495 que habla expresamente de la capacidad de rebose para el tema de los ensayos. Es una norma para embalajes de mercancías peligrosas. Ahí habla específicamente de la capacidad de rebose porque se sabe que hay una diferencia de criterio si se utiliza capacidad máxima o capacidad o capacidad de rebose, si se quita lo de "máxima" en el ADR, el Libro Naranja, etc. piensa que se debería de cambiar la definición de capacidad para el tema de los ensayos, porque no es lo mismo, capacidad de rebose que capacidad nominal que capacidad máxima entendida por un tercero. Es por unificar criterios cree que sería importante en ese punto.

Para D. Antonio Gómez ha habido unos cambios, una evolución en los últimos ADR, no se acuerda si fue en el ADR 2009 o 2011 en el punto 1.1.3.6.3. se hablaba de contenido nominal del recipiente y también se definía en el 1.2.1, cosa que ahora han desaparecido. Ahora habla de cantidades en el 1.1.3.6.3 y ya no aparece la definición de contenido nominal, entonces algo está cambiando y no nos hemos percatado de ello. Conviene cambiarla o no, pero sí que ha habido algunos términos que han cambiado y parece que han pasado desapercibidos y a lo mejor habría que clarificar algunas cosas al respecto.

## ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/38

Propuesto por Holanda. Está relacionado con los dispositivos de venteo. En este momento en el 4.1.1.8 indica que para bultos o GRG que tengan emitir gases pueden equiparse con válvulas de venteo- Hay dos párrafos 6.1.5.2.5 y 6.1.2.5.6 que indican las particularidades que deben tener estos ensayos para adaptarlos a estas válvulas de venteo. Holanda pregunta si creemos conveniente una referencia cruzada dentro de estos procedimientos para que también esto considerado en el 4.1.1.8.

D. Raúl Moreno quiere hacer algún comentario, este tema le parece en principio lógico, porque si hay ensayos de una determinada manera para envases, no es lógico que no lo haya para GRG en el tema, por ejemplo, del acondicionamiento previo que con el ensayo de compatibilidad química que en los ensayos de envases y embalajes para líquidos se tiene que tumbar el envase durante 24 horas, ponerlo boca abajo o tumbado durante las 24 horas las primeras y las última 24 horas. Claro que esto es para envases de 200L etc. no hay ningún problema, pero quizás para un GRG el tema de la manipulación además de una cámara a 90° etc. tumbado para esas 24 horas y últimas 48 horas igual no tiene tanto sentido, pero sí que es verdad que para envases se prueba los cierres con aireación, pero para los GRG no está contemplado que se prueban esos cierres con aireación.

Hay una diferencia que parece lógica que se deba subsanar, a lo mejor para lo que son los GRG, se podría obviar el tumbado de las 24 primeras horas o de las últimas 24 horas del ensayo que es de 21 días a 40° ensayo acelerado o de siete meses si es el ensayo normal a temperatura ambiente.

En principio, le parece bien tenerlo en cuenta, pero hay una salvedad que puede dificultar el tema de los ensayos de los GRG para líquidos. O quizás hacer algún tipo de evaluación de cierre con aireación, que se tendría que pensar, porque si no se puede voltear o es complicado voltear los GRG, para el caso de cierre con aireación a 40° el primer día sería 5 minutos el primer y segundo día, y son 24 horas para los cierres normales. Eso también implicaría que la compatibilidad química para los GRG también habría que tumbar los cierres que hoy por hoy no se está haciendo, porque tampoco lo dice el ADR.

Quiere hacer una salvedad, le parece bien que se haga la evaluación de cierres con aireación, pero, por otro lado, quizás lo más sensato es hacer una diferencia entre lo que son los envases y lo que son los GRG con respecto a tumbar el envase, que para ver si el líquido que contiene, por la compatibilidad química, afecta al cierre por aireación o no.

Aunque D<sup>a</sup> Silvia García no lo ha comprobado, pero los propios holandeses dicen que en el Reglamento Modelo no están incluidos los puntos 6.1.5.2.5 y 6.1.25.2.6.

D. Raúl Moreno dice que solo existen en el ADR y RID y una parte de la compatibilidad química solo está en el ADR y RID no están específicamente en el Libro Naranja.

## ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/41

Presentado por COSTHA. Es una asociación de mercancías peligrosas que está presente sobre todo en Norteamérica, también tienes muchos socios que tienen intereses en los ámbitos del ADR y del RID.

Esta propuesta se refiere a los sobreembalajes y las dificultades que entrañan para ellos los sobreembalajes, y que se tiene o no se tiene que considerar sobreembalaje. La problemática aparece en la distribución final, al ser los repartidores quienes meten los bultos en algo que se considera solo embalaje, sobreembalaje, o ellos no quieren que se considere sobreembalaje, porque si lo es hay que señalar fuera. Lo que proponen es modificar la definición de embalaje porque en este momento la definición de sobreembalaje que tiene el RID y ADR no es exactamente igual que la que encontramos en el Reglamento Modelo.

En la propuesta falta lo que hay que tachar. En la definición de sobreembalaje en el Libro Naranja es únicamente para un único expedidor. Esto que tenemos aquí es lo que añadimos nosotros en el RID/ADR que no existe para los demás, entiende que se han olvidado de poner la raya que propone tachar. Proponen, a cambio, una cosa nueva que se llama consolidación que se puede llamar bolsa de consolidación o elemento de consolidación, a saber, como se llamará si esto se aprueba. Esto ya no sería para un único expedidor, proponen que sea para un único transportista que llega y lo mete en su elemento de consolidación y lo debe marcar y etiquetar como si fuera un único embalaje, es decir hay que marcarlo por fuera. La propuesta número tres solicitan incluir unas exenciones para estas bolsas de consolidación, que serían cuando se tenga paquetes marcados como cantidades limitadas y que cuando se tenga baterías de litio tampoco haga falta que se ponga nada por fuera.

Lo que más le ha llamado la atención de esta propuesta es que indica expresamente que es para el transporte terrestre solamente porque no se está hablando dentro del margen del RID/ADR todo lo que hablamos exclusivamente es para el transporte terrestre, no entiende muy bien está puntualización.

D. Jesús Soriano no entiende que avance tiene esto, le parece mucho más complejo, en cuanto a redacción, no sabe que ventaja tiene respecto a lo que ya hay.

D. Antonio Gómez pregunta si puede ser por las compañías de transporte tipo AMAZON. D<sup>a</sup> Silvia García comenta que AMAZON hace como dos años llamó a todas las autoridades competentes para preguntar sobre esta temática y ver si tenía alguna ventaja. Esto viene a introducir algo que no se llama sobreembalaje, pero tenía las funciones de un sobreembalaje. La única ventaja que tiene es que se estaría armonizando con la definición de sobreembalaje del Libro Naranja, pero, es verdad, al final lo que viene a hacer es una serie de exenciones que básicamente dejaría sin uso a estos nuevos sobreembalajes, en la mayor parte de los casos.

Entiende que, a priori, no nos interesa, un transportista único puede ser alguien que lleve paquetería, puede ser una fábrica que lleva productos de limpieza a sus almacenes centrales etc. Cree que tienen una intención en mente de que es lo que ellos quieren eximir, que es la problemática en los repartos, pero una formulado de una manera muy abierta que hace que deja fuera de uso la necesidad de marcar por fuera los embalajes. Eso no deja de tener sentido, si se tienen muchos paquetes dentro de algo y los paquetes tienen que ir marcados y ya no verán las marcas, habrá que repetir las marcas.

Si se empieza a hablar de que si es un reparto que se hace con cuatro paquetes para pocos kilómetros, si tiene sentido que haya que poner las marcas o no esto es una zona gris, pero lo que está escrito en el documento será blanco o negro, pero no gris.

Para D. Antonio Gómez el tema del transporte es muy complicado, ahora mismo, es un sistema de recogida donde un transportista puede recoger un número reducido de bultos que puede ser fácilmente manipulado por una persona sin más. Un bidón de 25L que recoge en origen, por ejemplo, que el conductor lo coloca en el camión, si va suelto puede tener problemas con el tema de la estiba. Muchas veces los transportistas se inventan algo más que la paletización, se inventan cajones, jaulas para meter estos pequeños bultos o un número reducido de bultos, lo mismo pasaría en la distribución, que pueden ir en una jaula varios bultos con distintas etiquetas de peligro, y en haciendo el reparto saca un bidón de la jaula, el bidón va etiquetado y, en ese caso, el conductor se tendría que encargar de quitar la etiqueta de la jaula, esto en la práctica se da y es muy complicado, lo del sobreembalaje tratarlo como tal a todos los efectos.

El sobreembalaje, por definición, puede ser un pallet o una jaula o una caja más grande que puede contener uno o varios bultos, pero en la pequeña paquetería no deja de ser un problema. Entonces, algo de sentido sí que tiene esta propuesta.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende la problemática, pero, aparte de resolver esta cuestión, anula otros casos en lo que sí está funcionando bien la regulación.

D. Antonio Gómez no dice que sea fácil, pero en la práctica es muy complicado cumplir con la señalización o el marcado y etiquetado de los sobreembalajes, tal como se entiende, o si no tenemos problemas con la estiba. Para D<sup>a</sup> Silvia García es correcto.

D. Antonio Gómez, como ya ha dicho, muchas veces los transportistas se inventan cajones, jaulas, o algo para poderlo llevar de una manera relativamente bien estibado o amarrado, pero la señalización de esos medios que contienen los bultos que van dentro es complicado.

D<sup>a</sup> Silvia García está de acuerdo, pero el problema es definir que son unos pocos bultos, que es recogida, que es distribución. La cuestión es que no se nos vaya de las manos.

Los problemas de fondo que están planteando, en esta y otras propuestas, son reales y existen agradecería no tener que resolverlos porque no ve un camino claro. D. Antonio Trujillo tampoco lo ve fácil.

D. Enrique Sánchez piensa que quizás no falte, dentro de estas propuestas, otras condiciones como pueden ser cuál es el lugar desde donde proceden estos productos, que pueden proceder de unas zonas de venta al por menor, es decir, al gran consumo porque entonces si hay una justificación, una señora que lleve 20 aerosoles, es cantidad limitada en que bolsa lo pone. Piensa que están intentando ir al tema más estricto del marcado de los embalajes, etc. o de los sobreembalajes, pero no a otras condiciones que son las que sí podrían definir el transporte al que se refiere.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que D. Enrique Sánchez acaba de dar la transición perfecta a la siguiente propuesta de COSHTA que es el tema que se llama transporte de última milla, y la pregunta es qué es la última milla.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/47**

Pertenece al mismo grupo que el anterior, también está presentado por COSTHA.

Proponen que se incluya en el 1.1.3.1. un nuevo apartado “g”, que son exenciones relacionadas con la naturaleza de la operación de transporte y proponen hacer una exención para los transportes que van directamente a los consumidores finales. El documento sobre todo es interesante el párrafo introductorio, donde dice que va directamente al consumidor final donde el envío está embalado para el consumo final o pensado para el uso personal o doméstico.

Esto cumple con el envío de los supermercados al domicilio del comprador, pero también cumple con el contenedor que viene de otro continente lleno de productos que ya van destinados a un consumidor final.

D. Antonio Gómez dice que hay más de una milla desde un domicilio a China, por ejemplo.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que, aunque el documento se llame transporte en la última milla, pero qué es la última milla. El problema es, hoy en día las empresas logísticas lo hacen muy bien y directamente puede las cosas salir de una fábrica embaladas para un usuario final. Se pregunta ¿qué es todo lo que estamos dejando fuera? Esto tiene sentido resolver el caso para la distribución final, pero la distribución final y esto son dos cosas diferentes, la distribución final viene recogida bajo esto, pero esto es mucho más que distribución final. El problema es cómo ajustar esto a distribución final. Hay un condicionado que ponen, que tiene mucho sentido, limita que eso no puede aplicarse a las condiciones de categoría de transporte 1 del 1.1.3.6.3 que esto tiene que estar embalados y cerrados, para que no haya pérdidas, que dentro de cada embalaje interior no puede exceder de 5kg o litros, que en la cantidad de gases no puede exceder de 50kg, que la cantidad total de mercancías de gases en cada

contenedor no sea superior a 333kg o litros, se pregunta cómo se va a saber si están exentos, si están exentos y no se marcan como va a saber si llevan más de 333kg y ponen una serie de condicionantes sobre cómo deben de ir embalados. En algún momento había un punto más que decía que las distancia no podría ser mejor a 150km.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que Amazon tiene un centro de distribución que está en San Sebastián de los Reyes y que desde ahí entiende que distribuye a todo Madrid, todo Castilla La Mancha a todo Castilla-León, donde está la milla.

A D. Jesús Soriano le parece una barbaridad, los negocios de pintura o de limpieza con un principio fundamental básico que es que hay que evaluar la carga de riesgo, que es el peligro de las mercancías peligrosas por los tres mil y pico números ONU, y eso tiene unas cantidades limitadas y unas categorías de transporte, eso está hecho desde hace mucho tiempo, siempre nos hemos basado en eso. Si ahora tenemos que hacer un enfoque por negocios, los problemas de la carga fraccionada no se resuelven con estas cosas, más bien todo lo contrario. Si hay algún tipo de elemento que hay que exceptuar hay que trabajar en la línea de cantidades limitadas y categoría de transporte porque si se empieza a abrir el melón de las tipologías de transporte de cada negocio sería un sinsentido.

**INFO 13** Se refiere a los fabricantes de aerosoles. Propone en esta frase introductoria las cargas completas que vayan a puntos de venta. Y no se refiere solo a Amazon, puede ser una fábrica y un punto de venta son un gran supermercado, el camión que se manda al supermercado está exento, al enviarlo entero a un solo punto.

A D: Jesús Soriano no le parece legítimo lo que piden.

D. Javier Sáez está de acuerdo con D. Jesús Soriano. El ADR tiene sus excepciones en función de la peligrosidad y de la cantidad transportada, no en función del destinatario ni si va a un sitio grande o pequeño. Entiende que cualquier colectivo solicite estar excepto el ADR, sobre todo si no se ve claro y si se lo conceden perfecto. Pero cree que en este caso se tiene que ser un poco más estricto, sobre todo si no se ve claro.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que estamos relativamente de acuerdo.

D. José Antonio Rodríguez está en la misma línea de lo que ha dicho D. Jesús Soriano y de D. Javier Sáez que ya hay unas limitaciones en las condiciones y efectivamente es muy complicado abrir y sigo en el mismo planteamiento de ellos. Hay que medirlo mucho.

D. Antonio Trujillo también está en la misma línea. No hay que olvidar que hoy se hace la compra en cualquier supermercado y te da la opción de poder llevarte la compra a casa utilizando un transportista, a veces de servicio público y otras de privado complementario, pero ya no es un particular el que lo está transportando para su uso personal o doméstico. Lo transporta un transportista o una empresa que tiene vehículos como complementario a la actividad que tiene



y cuando se va a ese supermercado y dicen que te lo llevan a casa, seguramente has comprado algún producto de limpieza o de perfumería o ambientador y eso ya no va en las condiciones que ha tenido que llegar hasta la tienda, está claro que es así.

Entonces habría que denunciar a todos esos transportistas porque no están cumpliendo nada, es decir, está de acuerdo en que esto no puede ser un coladero, las exenciones están bien, pero es verdad que en la práctica esto se hace ya desde hace mucho tiempo.

D<sup>a</sup> Silvia García ve claro que hay una problemática que existe y que hay que resolver de alguna manera. También hay que hacer notar en España cree que no se está sancionado, pero en otros países si se está haciendo. Si sancionan todos los días a la misma persona del mismo supermercado, muy rentable no va a ser el negocio. Lo que va a pasar que las personas que requieren el servicio del reparto a domicilio, que muchas veces son personas mayores o con poca salud, van a dejar de ofrecer servicio.

Ve que hay un problema de fondo que hay que resolver, pero esta propuesta y todos sus predecesores resolvían este problema y a la vez, creaban muchos problemas de cosas que ahora están bien reguladas. Entonces estamos en las mismas.

Para D. Antonio Trujillo está claro que parece que hay una propuesta abusiva con la intención de ver si cuela algo.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que no está escrito con la intención de ser abusivo, sino que está escrito para ver las repercusiones que tienen para otros ámbitos.

D. José Antonio Rodríguez dice que eso también les pasa a los distribuidores de pintura y de droguerías que llevan a los talleres, los aerosoles, no solo les pasa a los supermercados.

Según D<sup>a</sup> Silvia García ese es otro problema diferente, porque si en vez de hacer el reparto al supermercado se hace a una empresa especializada en pinturas o recipientes de gas o lo que quieras, especializado en algo que es mercancía peligrosa, el reparto domiciliario puede implicar llevar el camión lleno de mercancía. Ahí el riesgo existe.

D. Javier Sáez comenta que hoy en día hay muchas empresas y particulares que reciben muchos paquetes en el trabajo, en el mismo concepto de domicilio no es bueno.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/42**

Es una propuesta de la Federación de la Industria Química sobre la compatibilidad de los embalajes con los residuos líquidos. En un momento dado que no se puede dedicar a hacer un ensayo de compatibilidad para cada residuo que te llega con el embalaje donde se piensa meter.

Se ha negociado en el grupo de trabajo una propuesta. Hay que ensayar los embalajes con todos los líquidos estándar descritos en el 6.1.6.1 y entonces, se puede utilizar para todos los residuos.

D. Enrique Sánchez en principio, ha hecho un análisis de compatibilidad de acuerdo con el 4.1.1. con productos, con envases que han pasado los ensayos con todos los líquidos patrones, porque además hay algún líquido patrón que sustituye a otro, con lo cual cumplen con todos los líquidos patrones.

Han empezado a analizar los productos, las mercancías peligrosas y sus componentes que sean mercancías peligrosas, aplicando el apartado del ADR correspondiente. Siempre llega a que existen dos, tres, cuatro materias que son directamente peligrosas para el medio ambiente. En principio, lo que ha pedido a la empresa que seleccione de toda su producción cuáles son esas mercancías, para después hacer un ensayo con los embalajes con esas materias. Además, son materias no son mezclas peligrosas para el medio ambiente.

D<sup>a</sup> Silvia García le pregunta si no está hablando de residuos, está hablando de materias sin más.

D. Enrique Sánchez contesta que está hablando de materia sin más. D<sup>a</sup> Silvia García le recuerda que se está hablando de transporte de residuos.

D. Enrique Sánchez dice que, en principio, si tiene unos residuos que son mercancías peligrosas y le aplican esto, porque no se le puede aplicar, no le preocupa, su preocupación es que sea mercancía peligrosa, que lo es y a cualquier mercancía peligrosa se le puede aplicar cualquier criterio. Es decir, si se han hecho los ensayos con todos los líquidos patrones se le permite, en caso contrario se bloquea el sistema, es decir, a todos los envases los va a tener que llevar a hacer una serie de ensayos obligatoriamente, además le vale con una única materia.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que el problema de clasificación de los epígrafes colectivos que no deja avanzar ni determinar con que se tiene que hacer el ensayo, eso es para materias concretas para materias nuevas. En ese caso, entiende que se tiene que hacer el ensayo con esa sustancia y para ese embalaje.

D. Enrique Sánchez dice que si es un residuo quieren eliminarle de eso y se pregunta que porqué al residuo y no a la mercancía peligrosa.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que en el residuo se lleva poca cantidad. D. Enrique Sánchez dice que todos los días le llegan muchos residuos.

Para D. Raúl Moreno el problema es que cada mezcla de productos químicos tiene varios y hay que poner cada uno de los componentes asimilables a uno de los líquidos patrón, si alguno de ellos no lo es se cierra la puerta y tienes que hacer otros ensayos, al final hay que hacerlo con el líquido real. Eso es inviable en mucho de los casos económica y prácticamente.

D. Enrique Sánchez dice que una producción que tenga una o dos materias peligrosas para el medio ambiente pueden hacerlo, pero en el momento que tenga diez o veinte en una fábrica de producción, es muy difícil. Cuánto se va a gastar al tenerlo que hacer con todos los productos que sean peligrosos para el medio ambiente y que sean sustancias finales, sustancias puras no hay componente. El procedimiento es muy sencillo se coge la mercancía peligrosa, que es una mezcla, el número ONU está en una tabla y está asignado a uno o dos líquidos patrones, entonces, si se ha hecho con eso vale, pero en el momento en que no lo sea se pasa a verificar cada uno de los componentes que sean mercancías peligrosas y se le aplica el mismo procedimiento.

En el caso de que un componente tenga otros compuestos, es una mezcla, se tiene que seguir mirando hasta el final y siempre lo que pasa es que se llega a unas mercancías que son epígrafe colectivo y como no hay posibilidades al ser sustancia pura, la solución es hacer lo mismo o decir que cuando el procedimiento acaba en una sustancia pura y que tenga los cinco líquidos patrones, que la mezcla de ellos se permitan, al no haber otra posibilidad.

D<sup>a</sup> Silvia García hace un resumen, se tiene una mezcla, que son varias sustancias, y se mira a que se puede asimilar cada una de las sustancias, si algunas de ellas es un epígrafe colectivo, como no hay líquido patrón no se puede seguir el procedimiento y hay que hacer un ensayo completo de compatibilidad química. Es un problema que se da para el transporte de sustancias nuevas de mercancías peligrosas.

D. Raúl Moreno dice que esto se aplica a todas las mercancías peligrosas que sean mezclas.

D. Enrique Sánchez añade que un residuo que está clasificado como mercancía peligrosa se le tiene que aplicar este procedimiento.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que está propuesta no viene a resolver eso, resuelve solamente el transporte de los residuos, en principio con la intención de no hacer un ensayo con cada una de las materias que intervengan, sustancias que además son modificados en sus propiedades desde que era nuevo hasta cuando ha llegado ahí.

D. Raúl Moreno le parece que puede ser un agravio comparativo con otros sectores, por ejemplo, el de las pinturas. Que muchas, o tenían, tolueno, aunque ahora muchas son al agua. Las pinturas con base de disolvente casi todas llevan tolueno y xileno. En la tabla de asimilación de líquidos patrones no está ni tolueno ni xileno como que tenga un líquido patrón asimilable.

Ya con que tenga esos componentes ya no se puede utilizar un envase de polietileno de alta densidad que ya ha sido probado con todos los líquidos patrones porque no están ni el tolueno ni el xileno y eso lleva a la regla de epígrafe colectivos.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que, si te dedicas a fabricar pinturas y es tu negocio principal, esto es algo que solamente tienes que hacer una vez.

D. Raúl Moreno contesta que no porque hay muchos miles de formulaciones de pinturas, una empresa de pinturas puede tener cientos de formulaciones diferentes.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que cada vez que sacas una formulación diferente hay que comprobar que tienes el embalaje que sirve para esa formulación, pero según dice D. Raúl Moreno económicamente no es viable, porque ningún fabricante de envases de plástico fabrica para una pintura en particular, fabrica para los líquidos patrones. Ensayos con líquidos patrones se han hecho muchísimos, es habitual, pero con líquido real se puede contar con los dedos de una mano los que se han hecho veinte años, porque son seis meses de ensayo el líquido real, en almacenamiento y luego todos los ensayos, es muy lioso y sale muy caro.

Y según D. Enrique Sánchez si se aprueba este criterio es para las mercancías peligrosas y es igual si es para un residuo o una mercancía comercial, porque no son cantidades pequeñas, pueden ser una cisterna.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que aquí se está proponiendo es que este procedimiento que se está planteando para residuos, no se limite a residuos también sea para una mercancía peligrosa.

A D. Raúl Moreno le parece que seguramente no se va a aprobar eso. Ahora hay un procedimiento que existe que limita el poder seguir, pero eso pasa con muchos productos y, a lo mejor, lo que habría que hacer es ampliar la tabla de asimilación de los líquidos de sustancias a líquidos patrones, que no se ha hecho desde que se introdujo en el ADR. No sabe si se podría ampliar y ser un poco más permisivos.

D. Enrique Sánchez piensa que se debía tener un sistema, que no sabe si lo tiene Francia, que puede ser que reduzca el coste, y es realizar una verificación de que esa sustancia con el producto polietileno se comporta igual que otro, pero mediante probetas. Probetas con un ataque y unos ensayos mecánicos que demuestren que es compatible el material de fabricación.

D. Raúl Moreno dice que eso ya existe y que hay normativa. Lo que pasa es que hay algunas sustancias que los laboratorios que hacen esos ensayos ni siquiera los quieren hacer.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que para añadir algo a la tabla no hay más que proponerlo y justificarlo adecuadamente, y ahí está el problema.

D. Enrique Sánchez dice que no se propone ningún cambio. D<sup>a</sup> Silvia García indica que ellos tienen una propuesta y él quiere hacer otra.

D. Jesús Soriano dice que esta propuesta no es de la industria química, es de una asociación de gestores de residuos europea. Nosotros, como industria química, en el caso de los residuos un criterio técnico para poder clasificarlo.

Nosotros cuando sacamos un producto al mercado ya cumple todo lo que este regulado.

D. Arturo García indica que, en general, el gestor de residuos procura utilizar bidones metálicos asesorados por los consejeros de seguridad que procuran decirles que utilicen bidones metálicos antes que de plástico. Ellos han tenido experiencia con plástico y al final tanto el productor como el gestor son los más interesados en que no haya problemas en la carretera. Lógicamente el acero es lo que se les propone, aunque te puedes encontrar de los dos materiales.

### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/43**

Documento presentado por la FEAD. Se refiere al transporte de los embalajes interiores embalados conjuntamente en embalajes exteriores. Se ha sustituido por el siguiente Informal.

### **INFO 25**

Es este documento se incluyen la última ronda de comentarios que han hecho los distintos países y que han remarcado en rojo todas las propuestas de enmiendas que ha habido, esto está en fase de trabajo avanzado. La idea básica que hay detrás, es que llegan recipientes interiores con residuos dentro y que se puedan meter en un embalaje.

Para D. Enrique Sánchez al final es un embalaje combinado. D<sup>a</sup> Silvia García dice que al final es un embalaje combinado que ha sido probado para esos embalajes interiores que pueden ser muy diferentes. D. Enrique Sánchez recuerda que los embalajes no tienen por qué realizar ensayos, no tienen que estar homologados, no se les exige a esos embalajes interiores que se les haga ensayos de compatibilidad

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no solo habla de compatibilidad química, también por temas mecánicos, y de otros tipos.

D. Enrique Sánchez comenta que el embalaje exterior que lleva unos residuos que son mercancías peligrosas tendrá que estar adecuado a los tipos de envase y haberse hecho los ensayos de la caja. D<sup>a</sup> Silvia García dice que se tienen que hacer ensayos para toda una parrilla de embalajes interiores diferentes. D. Enrique Sánchez añade que se cogen los más exigentes.

D<sup>a</sup> Silvia García añade que el sistema que hay propuesto para decidir qué criterios tienes que seguir, es precisamente en lo que se está trabajando. Cree que merece la pena que las personas que saben de residuos y de embalajes estudien la propuesta. Y si se pueden mandar comentarios al Informal 25 lo agradecerá mucho. Se ha intentado trabajar con una asociación que se han puesto en contacto con nosotros para remitir comentarios. Hay cosas que nosotros hemos propuesto y que no se han recogido y otras que han incluido que para nada esperaban.

Entiende que muy probablemente, esta propuesta no se apruebe en esta reunión, sino que se aproveche la reunión para seguir avanzando en los trabajos. Vuelve a decir que cualquier cosa, que se pueda aportar será bienvenida.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/44**

Presentado por Francia. En principio, lo que quieren es aclarar la señalización de las bañeras móviles que se utilizan para el transporte de mercancías peligrosas a granel. Lo que proponen básicamente, es incluir una serie de notas en diferentes puntos del capítulo 5 indicando que deben llevar las etiquetas como si fueran contenedores para transporte a granel.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que en el documento se habla de las bañeras móviles se consideran, a efectos de etiquetado, como un contenedor a granel. Han presentado algún documento en ese sentido, las modificaciones que hacen lo hacen en el capítulo 5.3.2.1. para decir que en el caso del etiquetado esas bañeras móviles se contemplen como un contenedor a granel.

Francia ya ha presentado este documento varias veces, tiene problemas en la señalización de las bañeras.

D. Antonio Gómez cree que se está refiriendo a cajas móviles, que por definición es un contenedor o algo así, entonces si el contenedor hay que ponerlo en los cuatro lados

D<sup>a</sup> Silvia García indica que eso es otra propuesta

D. Enrique Sánchez aclara que una caja móvil es un contenedor que no tiene piezas de esquina por encima y no se puede apilar ni se puede coger por arriba.

D. Antonio Gómez comenta que lo que se ve en la parte de debajo de la foto que hay en el documento, eso es una caja móvil. Le dicen que no porque no tiene patas.

D. Enrique Sánchez no ve las partes de la esquina en la parte de abajo, tiene que cumplir con la norma correspondiente, que en principio le pide piezas de esquina de sujeción a un portacontenedor. La caja móvil lo que no tiene es una estructura vertical, de tal manera, que desde la parte superior tenga piezas de esquina que le permita ser manipulada desde arriba y se apilada.

D. Antonio Gómez dice que la caja móvil no tiene que ser apilada.

D. Enrique Sánchez indica que no puede ser apilada, porque le falta las estructuras verticales de un contenedor, pero se consideran como un contenedor

Para D. Antonio Gómez la caja móvil se puede ver como un contenedor.

D. Enrique Sánchez le dice que sí, pero para eso deben que tener piezas de esquina en la parte inferior, que son unas piezas normalizadas que tienen todos los contenedores tanto en la parte superior como en la inferior.

D. José Antonio Rodríguez dice que los que se ven en las imágenes son los típicos de las obras que tienen difícil encaje. Añade que sería interesante dar solución a ese tipo de elementos de contención porque se utilizan muchísimo.

D<sup>a</sup>. Silvia García dice que el único tema es que si ponemos aquí bañeras móviles si luego va a estar claro que es una bañera móvil.

D. Enrique Sánchez comenta que luego se puede analizar la lista de denominaciones de vehículos para ver si eso estuviese.

D. José Antonio Rodríguez recuerda que hace años hizo una consulta a D Iñigo Elorza referente a ese tipo de cajas y contestó que los elementos de contención solo tienen que cumplir el CSC o la norma equivalente.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que esto no cumple el CSC y los demás están de acuerdo.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/46**

Presentado por Francia. Propone la prohibición dual de cisternas bajo el capítulo 6.7 y 6.8 del RID/ADR. Si se aprueba algo de acuerdo con el 6.8 es exclusivo para el transporte por carretera y ferrocarril y si se quiere algo que no sea exclusivo para estos medios de transportes que se apruebe en función del 6.7, pero no en función del 6.8.

Para D. Enrique Sánchez el problema es que el 6.7. no requiere normas, no lo ve claro y además están admitiendo dos o tres homologaciones para envases y no van a permitir a una cisterna que cumpla con el 6.7 y también con el 6.8., no ve una razón técnica para ello.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez dice que causa problemas en varios países, se lleva hablando mucho tiempo en las reuniones sobre temas de llenado superior o inferior que uno permite uno y el otro permite otro.

D. Enrique Sánchez indica que en el Código IMDG exige unos puntos de grado de llenado distintos. D<sup>a</sup> Mónica Pérez no se refiere al grado de llenado, es al llenado superior o inferior.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que una cisterna puede tener el grado de llenado y vaciado arriba o abajo.

D. Enrique Sánchez indica que si cumple las dos normativas y las aberturas se ajustan a ambas no ve ningún problema.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que este tema en el grupo de trabajo de cisternas se lleva discutiendo desde hace tiempo, es decir, no están haciendo la recopilación de lo que ellos han hablado, pero ya lo llevan haciendo desde hace tiempo.

A este documento le acompañan varios informales:

**INFO12** que se opone totalmente al documento.

**INFO 24** reconoce que hay dificultades en las aprobaciones dobles, señala una serie de dificultades en la propuesta francesa.

**INFO 29** Es de Francia y propone la eliminación del código correspondiente a la aprobación en función del 6.8 para que se quede directamente el código de la tabla.

En este último informal, según D. Enrique Sánchez se refiere a la eliminación de la homologación de acuerdo con el 6.8, la homologación implica que se otorguen después las disposiciones especiales que cumple y el código de cisternas.

Tiene que justificar muy bien porque no se puede poner las dos. Está viendo en carretera cisternas con doble marcado

D<sup>a</sup>. Mónica Pérez informa que las inspecciones son distintas, es una dificultad porque tienen distinto ciclo de inspección.

D. Enrique Sánchez recuerda que las cisternas del Código IMDG son contenedores cisterna si te vas a la homologación tienen que cumplir la ISO14963, es para hacer un ensayo de contenedores cisternas.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez pregunta si no hay ninguna cisterna fija que tenga doble aprobación.

D. Antonio Trujillo dice que se está hablando de cisternas portátiles, que tienen doble aprobación de cisterna portátil y contenedor cisterna.

D. Enrique Sánchez indica que tiene aprobación doble como contenedor cisterna tiene el 6.8, más el CSC, pero que está cubierto por los ensayos recogidos en una norma ISO, de acuerdo con el CSC se realizan 8 ensayos, sin embargo, de acuerdo con la normativa ISO tal menos se realizan 20.

La principal diferencia está en el apilamiento, en unos son tres alturas y en otros son nueve alturas del contenedor frente a cisterna portátil, esa es la diferencia porque lógicamente, en el transporte marítimo se necesita meter nueve alturas para medir la resistencia de una cisterna portátil. Sería suficiente tener la aprobación de cisterna portátil T8, de acuerdo, sería suficiente, se podría llevar por carretera, pero si alguien quiere tener las dos homologaciones, yo quería la homologación de Código IMDG, es decir la del 6.7. porque me es suficiente al ser más rigurosa.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez comenta que hay países que si no llevas código de cisterna no admiten el contenedor, estaban exigiendo ese código. En el Informal 24 dice que hay países ADR/RID que no permiten el movimiento libre cisternas portátiles del 6.7, les exigen que tenga que llevar el código de cisterna.



D. Enrique Sánchez desconoce porque no viene nada en el ADR.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez dice que, si estos países van a empezar a cambiar la reglamentación nacional, en ese caso están a favor si van a seguir exigiendo que tenga aprobación según el 6.8 para poder seguir yendo a esos países.

En ese caso según D. Enrique Sánchez deberán tener la 6.7 y la 6.8. Lo que no ve es porque se tenga que eliminar el 6.8, que no lo quiere homologar pues no lo haga y utilice el 6.7 solamente.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez dice que en el listado de sustancias del Informal 29, que incluyen la "b" en el Código de Cisternas en la tercera posición que es tres cierres por abajo y que luego tienen asignada una disposición "T" en la columna 10 que no autoriza la descarga para abajo. Pregunta cómo se compagina.

D. Enrique Sánchez dice que no se compagina, una cosa es que no se permita la salida por abajo y otra es que no se permitan aberturas por abajo, lo que pone es salida por abajo del producto de manipulación

D. Arturo García comenta que últimamente está mirando la norma australiana, en ella no viene las columnas de cisternas ADR y RID y funcionan solo con las T. No hay que olvidar que esto es europeo.

Para D. Enrique Sánchez hay una incoherencia en el ADR, pero una cosa es una incoherencia en vez de ser una T7, será una T8 o T9, es cuestión de analizar la tabla.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez informa que lo van a hacer en el grupo de cisternas.

D. Enrique Sánchez entiende que lo que tienen que hacer es ajustar bien la disposición especial "T" con el código cisternas y si hay alguna incoherencia ajustarlo, pero no anular la homologación de cisternas de carretera, además eso implica, que después hay que tener que modificar el 6.8 de Código IMDG., no va a tener sentido al poner ellos las condiciones que tiene que cumplir una cisterna de carretera para poder ir por marítimo y una serie de condiciones complementarias.

A D. Julio Viartola esto no le parece un olvido o una mala interpretación porque en el 6.7 2.1 pone que no se consideran cisternas portátiles y habla de vehículos cisterna, vagones cisterna, cisterna no metálicas y GRG, pero no pone contenedores. Estaba previsto desde el principio que los contenedores pudieran ser cisternas portátiles, no es que haya detectado un error.

D. Enrique Sánchez dice que lo que ha detectado en alguna reunión, de las que iba al principio en el grupo de trabajo es que la cisterna portátil, querían que fuesen unos elementos que no eran contenedores, o sea, unos equipos de transporte que no eran contenedores y que había empresas que les llamaban sistemas portátiles, pero en pequeñas de 1.500 l, tipo GRG, pero con sus elementos de un contenedor.

Desde el principio, en el Código IMDG se ha considerado que la cisterna portátil que venía en Código IMDG anterior, era una cisterna, era un contenedor cisterna, pero que cumplía los criterios que establecían el Código IMDG para la aprobación, que implica el ensayo de nueve alturas, etc. En un momento determinado se empezó hablar de que una cisterna portátil no era un contenedor cisterna. No va en contra de la definición, la aprobación cumple las condiciones de los cinco tipos de cisternas que hay y todas piden ensayo de acuerdo con la normativa ISO de ensayos de contenedores cisternas que supone que tiene que ser un contenedor cisterna, no vale que sea otro tipo de equipo.

Lo que hace falta es ajustar la tabla dentro del ADR, es decir una cisterna portátil pueda ser conforme en cuanto a aberturas y equipos de seguridad.

D. Arturo García dice que en los cargaderos de cisternas se cargan vehículos cisterna de carretera, vagones cisterna, cisterna, contenedores cisternas que luego van al marítimo, también se admiten cisternas portátiles que luego tienen formato de contenedores cisterna, lógicamente en uso se aplica el Código IMDG, que es más restrictivo que el ADR y el RID. Al final hay cuatro cuentas en función del tipo de tanque que se presente a la carga, en carretera, más dos adicionales en el caso de que sea el destino marítimo, o uno de los tramos marítimos. De tal forma que, en los cargaderos, el consejero de seguridad con los cargadores y la burocracia que lleva todo esto, esa recepción de esos documentos, o si no los hay, con las placas de características del contenedor de cisterna portátil, toman esos datos y se pasan aplicando los grados de llenado correspondientes. Es decir, ese problema se lo encuentran los consejeros de seguridad y se les han dado solución a los clientes. Y luego en las alegaciones se actúa en consecuencia hay 6 opciones y se aplica la que le corresponde en función de las aberturas, del grado de peligro de corrosión o de inflamación, o lo que sea, etc. Eso lo están haciendo las empresas porque así lo indica la norma y les ha tocado interpretarlo. Las homologaciones existen y se actúa en ese sentido.

D. Enrique Sánchez indica que la homologación, lo único que dice, es la característica que tiene el vehículo, en relación con que si se puede o no llevar una mercancía peligrosa junto con sus disposiciones especiales. Después estará en la manipulación, si se utiliza una cisterna terrestre con autorizaciones para una IMO 4 porque tiene la autorización para ir por marítimo, cuando el transporte tenga un itinerario marítimo se tendrá que poner el grado de llenado de marítimo, que es más riguroso que el terrestre, pero eso es un tema de manipulación, no tiene nada que ver con la homologación

Para D<sup>a</sup> Silvia García el problema fundamental de base que hay es el tema que se ha referido antes, que es el de las aberturas, que parece que hay casos que no permiten aberturas inferiores y en otros sí. Ese concepto de apertura inferior se interpreta de distinta manera en función de la norma, y de cómo se homóloga y la lógica parece no hacer casar esto. La manera que han visto de resolver esto es eliminando la aprobación dual. Igual hay que centrarse en el problema de origen.

D. Enrique Sánchez dice que una cisterna que este aprobado para cisterna terrestre después va al OCA y dice que le autorice que le certifiquen que puede ir a transporte marítimo, si verifica que cumple con la parte que le corresponda con el 6.8, automáticamente emitirá la certificación para ser un IMO4.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/49**

Presentado por Francia Se refiere al transporte en bulto de los embalajes vacíos sin limpiar de acuerdo con 7.3.1. 1.. Quieren que se elimine una frase en el citado punto, que dice que los envases vacíos sin limpiar se pueden transportar en bulto si no está estrictamente prohibido por el 7.3.1.1. porque no da ningún tipo de condiciones y que esto no hace falta porque el bajo el número ONU 3509 de envases vacíos sin limpiar 3509 hay unas condiciones claras para el transporte a granel de los envases vacíos sin limpiar.

Hay personas que están interpretando que el 7.3.1.1. como una especie de carta blanca y puedes transportarlo a granel como se quiera, y como te dé la gana. No es necesario dar esa carta blanca porque está perfectamente regulado.

A D. José Antonio Rodriguez le parece adecuado porque si ha generado dudas.

#### **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/53**

Proponen hacer una modificación de la versión en inglés en el 6.8.6.5.2., que consiste en marcar en la cisterna misma o en la placa y poner en la misma cisterna o en paneles.

D. Enrique Sánchez comenta que normalmente cuando se marca sobre la cisterna pone una nota diciendo que en zonas donde no vaya a producir ningún daño, que normalmente es en las zonas con mayor espesor de los fondos.

Según D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez lo que se pretende es armonizar el 6.8.2.5.1 con el 6.8.2.5.2., en uno se refiere, precisamente, a que lo hagan directamente en la cisterna o que se ponga un panel. D<sup>a</sup> Silvia García dice que panel que no placas. D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez indica que hablan de panel y de placa, nosotros la llamamos placa de características, pero el lenguaje que utiliza es diferente.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que precisamente la propuesta que hace es cambiar placa por panel.

D. Enrique Sánchez dice que es un panel que puede ser en chapa metálica etc. donde se ponen las inscripciones, entonces es una placa depende de lo que sea, no va a ser de madera o de plástico.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que las indicaciones las puedes llevar directamente inscritas sobre el vehículo cisterna o sobre una placa. El problema está en la palabra placa que no se utiliza igual en el 6.8.2.5.1 que en el 6.8.2.5.2.

D<sup>a</sup> Silvia García recuerda que la propuesta es quitar placa y poner panel, para igualar 6.8.2.5.1 con el 6.8.2.5.2.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez informa que el 6.8.2.5.2. exige otra información adicional que normalmente va en la placa y debe de ir en un panel en concreto. En una pone que tiene que lo tiene que llevar en una placa y en otra que en un panel y lo que se pretende es que se ponga en los dos lo mismo.

Para D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez es cuestión de lenguaje, no se está cambiando nada.

D. José Antonio Rodríguez comenta que, en el ADR, en español, se habla de placa. Y añade D. Enrique Sánchez y en el real decreto del 97 pone placa de característica.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en España en los dos casos pone placa.

Para D. José Antonio Rodríguez es un problema de la versión inglesa y francesa, la traducción que tenemos en España, en los dos casos, es placa.

D<sup>a</sup> Mónica Pérez dice que nosotros tenemos puesto placa en los dos y la propuesta es poner paneles en los dos. Quitar placa y que se ponga panel. En inglés va a poner panel en los dos.

D. Enrique Sánchez dice que al final qué es un panel y qué una placa, será lo mismo porque al final el contenido es lo mismo, nosotros le llamamos placa de características desde hace un montón de años entiende que no hace falta pasar a panel

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez dice que en el documento lo justifican diciendo que normalmente cuando se habla de placa, según los franceses, normalmente lo califican como la placa del constructor que es la que recoge los datos del 6.8.2.

Para D<sup>a</sup> Silvia García la propuesta que se propone, es la contraria poner placa dos veces en vez de panel dos veces.

D. Jesús Soriano aclara que en nuestra normativa placa está mucho mejor, poner panel siempre parece que es el panel naranja. Lo mejor es poner placa que es la palabra que nosotros usamos

D<sup>a</sup> Mónica Pérez dice que es un tema de tráfico ferroviario y el documento dice que la información del 6.8.2.5.2. en concreto, es un tema que el tráfico ferroviario va indicado en paneles laterales, entonces por eso proponen que se ponga en concreto panel en este conjunto de datos: operador, masa, masa máxima permitida del vehículo.

## **ECE/TRANS/WP.15/AC/1/2023/54**

Presentado por Francia. Se refiere a la clarificación de la temperatura de la superficie exterior de la cisterna que no puede superar de 70° en cualquier lado menos en las aberturas y medios obturación. Esta propuesta la hacen porque a su vez son los puntos más difíciles de aislar, desde el punto de vista de la temperatura.

### **INFO 6**

Propuesto por la IRU. Está relacionado con la documentación electrónica, que está en la nube, se necesita una manera de relacionar esa documentación con el vehículo a través de la matrícula.

D. Enrique Sánchez comenta que hay que tener cuidado con los contenedores que no tienen matrícula. D<sup>a</sup> Silvia García dice que los contenedores van en un camión y se utilizaría la matrícula del camión.

Según D<sup>a</sup> Silvia García otra problemática que se ha planteado en otros países, y es que hay expedidores que para su transporte de muchas toneladas hacen una carta única con el total de la carga que reparten en varios camiones, es decir, van con una única carta de porte. Esto no puede ser, la manera de ver esto es exigir que en la carta de porte se lleve la matrícula.

Si se lleva la documentación en papel no hay problema, la matrícula no hace mucha falta al tener el camión delante cuando se puede solicitar la carta de porte, pero esto no resolvería el problema planteado que aglutinan varios camiones en un único envío.

Francia propone que esto se restrinja únicamente a la documentación electrónica.

D. Enrique Sánchez indica que en la copia de la carta de porte tienen que poner exactamente la cantidad que lleva.

D, Jesús Soriano dice que cuando hacen una carta de porte ADR tienen que cumplir también el documento de control de carretera español, ahí tienen que poner la matrícula tractora y el semirremolque o remolque. Y manifiesta que no apoyaría a la IRU

D. Enrique Sánchez recuerda que el documento de control administrativo es independiente a la carta de porte. Solo se pueden mezclar si tienen un único expedidor.

D. Arturo García dice que cada estado tiene su norma propia con el documento de control y cada uno exige una serie de datos y desde luego viene la matrícula.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que debido a la larga reunión pide que los comentarios que puedan tener el resto de los informales que se le haga llegar a través del correo electrónico.

#### **Punto 4.- Otros Asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia García anuncia que la próxima reunión de la Subcomisión de Carreteras será el 27 de octubre y la próxima reunión de la Subcomisión de Ferrocarril será el 15 de noviembre.

Madrid, 13 de septiembre de 2023.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las Subcomisión para la  
Coordinación del Transporte de  
Mercancías Peligrosas por Vía Aérea

Secretaria de la Subcomisión para la  
Coordinación del Transporte de  
Mercancías Peligrosas por Vía Aérea