

**PROPUESTAS QUE SE ESTUDIARÁN EN LA REUNIÓN DE
LA SUBCOMISIÓN DE MM.PP. POR CARRETERA
(11-03-2020)**

Se analizarán en esta convocatoria las propuestas presentadas por las distintas delegaciones, que se estudiarán en la próxima reunión en la Reunión Conjunta ADR/RID que se va a celebrar en Berna del 16 al 20 de Marzo.

▪ **Nº 1 (Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)). Inspecciones periódicas e intermedias de cisternas destinadas al transporte de gases licuados refrigerados.**

Existen dificultades respecto a la interpretación del RID/ADR 6.8.3.4.6. Francia considera que la primera inspección intermedia debe realizarse 3 años después de la inspección inicial mientras que EIGA ha consolidado como práctica habitual entre sus miembros que la primera inspección intermedia se realice 6 años después de la primera inspección periódica y no 3 años después de la inspección inicial. Hasta el momento, EIGA no se ha informado de ningún incidente debido a esta práctica que se ha aplicado durante muchos años.

EIGA propone, en consecuencia, modificar el texto de 6.8.3.4.6 para aclarar que la primera inspección intermedia debe realizarse 6 años después de la primera inspección periódica.

▪ **Nº 2 (Finlandia). Residuos de baterías / baterías de almacenamiento usadas, transporte a granel (AP8)**

La disposición AP8 para el transporte a granel se refiere a las baterías ONU 2794, mojadas, llenas de ácido (y también para las baterías ONU 2795, mojadas, llenas de celdas alcalinas, ONU 2800, húmedas, no derramables y ONU 3028 Baterías, secas, que contienen hidróxido de potasio sólido).

Los requisitos de la AP8 exigen que el diseño del compartimento de carga de los vehículos/vagones o contenedores tenga en cuenta las corrientes residuales y los impactos de las baterías.

La disposición especial 598 establece las condiciones en que las baterías nuevas y usadas de estos números ONU no están sujetas a los requisitos de ADR/RID. Una de las condiciones es que estén protegidas contra cortocircuitos.

Además, para el transporte en el embalaje, la instrucción de embalaje P801 (ADR/RID 2021) para los mismos números ONU incluye el requisito de proteger las baterías contra cortocircuitos o, para las baterías usadas, tomar medidas para evitar cortocircuitos.

Finlandia invita a los miembros a que intercambien opiniones sobre la interpretación de la protección contra cortocircuitos en el transporte a granel en lo que respecta a los siguientes aspectos:

(a) ¿Se requiere que las baterías estén protegidas contra cortocircuitos en el transporte a granel de acuerdo con AP8?

¿La frase "El diseño del compartimento de carga del vehículo o los contenedores debe tener en cuenta las corrientes residuales y los impactos de las baterías" significa que las baterías deben protegerse contra cortocircuitos?

(b) ¿Se pueden transportar las baterías de almacenamiento (desechadas) de forma segura a granel sin protección contra cortocircuitos?

(c) ¿Qué significa en la práctica el siguiente requisito: "El diseño del compartimento de carga de vehículos / vagones o contenedores tendrá en cuenta las corrientes residuales y los impactos de las baterías"?

¿Es posible cumplir con el requisito de transporte seguro de otra manera que no sea protegiendo las baterías contra cortocircuitos? ¿Cómo?

(d) ¿Está prohibido el transporte a granel en 7.3.1.12 si no se puede descartar la posibilidad de cortocircuitos en el transporte a granel de baterías? De acuerdo con 7.3.1.12, la mezcla de productos a granel en el mismo contenedor o vehículo / vagón está prohibida si pueden ocurrir reacciones peligrosas como la combustión.

▪ **Nº 3 (Francia) Modificación de la versión francesa de 2.2.41.1.10 de RID / ADR / ADN**

Este documento tiene por objeto modificar la versión francesa de 2.2.41.1.10 para sustituir "azida" por "azoture".

▪ **Nº 4 (Alemania) RID / ADR 4.1.6.15 - Normas para dispositivos de protección de válvulas**

El objetivo de esta propuesta es aclarar qué normas pueden utilizarse para los dispositivos de protección de válvulas que son nuevos en el mercado.

Alemania propone complementar la tabla en RID/ADR 4.1.6.15 añadiendo la columna correspondiente.

También propone que, para las normas aplicables a las válvulas con protección inherente, se corrija la referencia al párrafo aplicable de la norma (sustituyendo el anexo actualmente mencionado sobre el ensayo de impacto, por el criterio de aceptación en la norma que, en algunas normas, se refiere a un anexo con el desarrollo del ensayo), o indicarse para primera vez.

Estas modificaciones aclararían las cuestiones relativas a la comercialización de nuevos dispositivos de protección de válvulas para recipientes a presión no pertenecientes a ONUs.

▪ **Nº 5 (Alemania) Modificación de la disposición especial 591 en RID / ADR / ADN Capítulo 3.3**

La disposición especial 591 estipula actualmente que el sulfato de plomo con no más del 3% de ácido libre no está sujeto a los requisitos de RID / ADR / ADN. Esto evita que el sulfato de plomo con no más del 3% de ácido libre se clasifique como una sustancia de Clase 9, código de clasificación M7.

Alemania ha observado que la disposición especial 591 sobre el número ONU 1794 en RID / ADR / ADN contradice el Reglamento Europeo (CE) no 1272/2008 sobre la clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas (Reglamento CLP).

Por lo tanto, Alemania propone modificar la disposición especial 591 en el Capítulo 3.3 de RID / ADR / ADN (el nuevo texto está subrayado):

"El sulfato de plomo 591 con no más del 3% de ácido libre no está sujeto a los requisitos de la Clase 8 de RID / ADR / ADN".

▪ **Nº 6 (Secretaría de la OTIF) Contenedores cisterna extragrandes**

En el debate sobre cuestiones de seguridad en relación con el transporte de contenedores cisterna extragrandes, el grupo de trabajo permanente del Comité de Expertos de RID y el grupo de trabajo sobre tecnología de cisternas y vehículos señalaron que dos disposiciones que actualmente solo se refieren a la construcción de vagones cisterna también deben incluirse para contenedores cisterna RID / ADR.

Medidas a tomar: adaptar la fijación de elementos soldados" y la "resistencia a la presión de los cierres en la carcasa" a las disposiciones aplicables a los contenedores cisterna, modificando 6.8.2.2.1 y 6.8.2.2.4.

▪ **Nº 7 (Francia). Inspecciones periódicas e intermedias de cisternas destinadas al transporte de gases licuados refrigerados.**

El objetivo de esta propuesta es aclarar las disposiciones sobre inspecciones periódicas e intermedias de las cisternas destinadas al transporte de gases licuados refrigerados, modificando 6.8.3.4.6 de RID / ADR en consecuencia. Francia considera que esta modificación evitaría interpretaciones erróneas, clarificaría la exigencia y mejoraría la seguridad.

- **Nº 8 (Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)). Curso de actualización en línea para conductores de mercancías peligrosas.**

Antes de doce meses antes de la fecha de expiración del certificado de capacitación, los conductores / expertos ADR deberán asistir y aprobar un examen en el marco de un programa de actualización de la capacitación, como se indica en 8.2.2.5 y 8.2.2.7.1.6 del ADR.

IRU busca facilitar la capacitación a través de tecnologías innovadoras como el aprendizaje electrónico sin poner en peligro la calidad y los estándares de la formación. De esta manera, la IRU propone redactar unas directrices que podrían subirse al sitio web de la CEPE, haciendo referencia a estas directrices en 8.2.2.5 de ADR que quedaría modificado como sigue, con la inserción de un nuevo subpárrafo 8.2.2.5.4.

“8.2.2.5.4 Se considera que un curso de actualización, utilizando e-learning, de acuerdo con la directriz¹⁾ cumple con la prescripción de esta subsección 8.2.2.5.”

- **Nº 9 (Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)). Períodos de prueba para vehículos con baterías cargadas, de acuerdo con las instrucciones de embalaje P200**

RID / ADR permite que ciertos gases de P200 tengan sus períodos de prueba extendidos de diez a quince años. Esto aplica tanto a botellas individuales como a botellas montadas en paquetes de botellas.

Desde que esto entró en vigor en ADR 2015, muchos países han adoptado el régimen de prueba extendido para botellas individuales y paquetes de botellas, y EIGA no ha recibido ningún informe de botellas o paquetes de botellas rechazados después de que se haya introducido la extensión a un intervalo de prueba de quince años.

En base en esta retroalimentación positiva, EIGA propone que el intervalo de prueba de quince años se extienda para incluir vehículos con baterías construidos con botellas de acero sin costura o tubos de acero sin costura que contengan ONU 1046 HELIO, COMPRIMIDO y ONU 1049, HYDROGENO, COMPRIMIDO.

- **Nº 10 (Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)). Transporte de recipientes a presión aprobados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (DOT)**

EIGA continúa trabajando con el Departamento de Transporte de los Estados Unidos y con la Asociación de Gas Comprimido para modificar el texto de RID / ADR para permitir el transporte de recipientes a presión aprobados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (DOT) y la modificación de la reglamentación en los Estados Unidos de América sobre el transporte internacional de recipientes a presión para poder transportar en EE.UU estos recipientes fabricados en Europa.

Estados Unidos espera que el procedimiento de aprobación formal pueda concluir a mediados de 2020.

- **Nº 11 (Comité Europeo de Normalización (CEN)). Información del trabajo del Grupo de Trabajo sobre Normas**

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

Organismo de normalización responsable	Documento de trabajo nº	Referencia	Título
CEN/TC 23	00023212	prEN ISO 11623 rev	Botellas para el transporte de gas. Fabricación de botellas con materiales compuestos. Inspecciones periódicas y ensayos
CEN/TC 268	00268069	prEN ISO 21011	Recipientes criogénicos – Válvulas para recipientes criogénicos

CEN/TC 286	00286192	prEN 13799 rev	Equipos y accesorios para GLP. Indicadores de nivel para recipientes a presión de gases licuados del petróleo (GLP)
CEN/TC 286	00286198	prEN 14427 rev	Equipos y accesorios para GLP. Botellas de material compuesto, portátiles y rellenables, para gases licuados de petróleo (GLP). Diseño y fabricación.
CEN/TC 286	00286204	prEN 14894 rev	Equipos y accesorios para GLP. Marcado de botellas y bidones.
CEN/TC 286	00286205	prEN 1439 rev	Equipos y accesorios para GLP: Procedimiento de verificación antes, durante y después del llenado de botellas para gases licuados del petróleo (GLP)

- **Nº 12 (Unión Internacional de mantenedores de vagones (UIP) y Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)). Aclaración sobre el uso de cisternas después de la fecha límite especificada para la próxima prueba o inspección**

La operación de cisternas cuya inspección intermedia ha expirado no se aborda adecuadamente en las regulaciones. Para lograr una aclaración y un consenso en el grupo de trabajo sobre cisternas, se propone redactar las reglas de operación en el Capítulo 4.3 de manera más específica y referirse a ellas en el Capítulo 6.8.

- **Nº 13 (Portugal). Propuesta de enmienda al Capítulo 1.2 de RID / ADR.**

La Sección 1.2.1 de RID y ADR contiene la definición de todos los términos técnicos utilizados en todas las reglamentaciones, y lo hace de manera clara y concisa, lo cual es una gran ventaja para los usuarios.

Por otro lado, la sección 1.2.1 también incluye el significado de numerosos acrónimos, lo que también es muy útil pero no proporciona definiciones reales y complica innecesariamente la consulta de las definiciones verdaderas.

En consecuencia, se propone que de la sección 1.2.1 se elimine la decodificación de todas las abreviaturas y siglas, que se incluirán en una nueva sección 1.2.3.

Esta modificación está destinada a introducir una mayor claridad y facilidad de uso de la sección 1.2.1 actual de las Regulaciones, de modo que este texto contenga solo definiciones de los conceptos y términos técnicos utilizados en todo el ADR y RID, convirtiéndolo en un verdadero glosario, como se entiende que es su vocación.

- **Nº 14 (Agencia de Ferrocarriles de la Unión Europea (ERA)). Referencia al Marco de Gestión de Riesgos TDG Interior en RID / ADR / ADN**

El Marco de Gestión de Riesgos es un conjunto integral de guías técnicas para la gestión de riesgos en el transporte terrestre de mercancías peligrosas y tiene como objetivo ser utilizado para los tres modos de transporte dentro del alcance de RID / ADR / ADN.

Hasta la fecha, las páginas web de las guías han sido ampliamente consultadas por los usuarios.

Para permitir la visibilidad completa del marco y proporcionar una referencia actualizada, ERA sugiere introducir una referencia al mismo en RID / ADR / ADN.

- **Nº 15 (Francia). Cisternas de residuos operadas al vacío - enmienda a 6.10.3.8 (a)**

Francia propone aclarar la redacción de la nota añadida en 6.10.3.8 (a), adoptada en septiembre de 2019, para que se lea como sigue:

"NOTA: Este requisito puede cumplirse, por ejemplo, mediante el uso de un tubo de descarga vertical en la parte superior, o una salida de bajo nivel con una conexión que permita, cuando sea necesario, la conexión de una manguera".

▪ **Nº 16 (Francia). Cisternas fabricadas con doble pared, cámara de vacío**

Una cisterna fabricada con doble pared y cámara de vacío, consiste en la pared del depósito, un espacio libre de aire y una pared metálica exterior. (ver 6.8.2.1.20 (b) 2 y 6.8.3.2.15).

La norma EN 13530, citada en 6.8.2.6.1, que se aplica al diseño y construcción de estas cisternas, define los siguientes términos:

"Grandes recipientes criogénicos transportables (cisternas)"

"Recipiente aislado térmicamente de más de 1.000 l destinado al transporte de uno o más fluidos criogénicos, que consiste en un recipiente interno, una camisa externa y las válvulas y equipos de servicio junto con el equipo estructural. Este gran recipiente criogénico transportable representa un conjunto completo listo para su puesta en servicio."

"aislamiento térmico"

"Vacío entre el recipiente interno y la cubierta externa. El espacio puede o no llenarse con material para reducir la transferencia de calor entre el recipiente interno y la cubierta externa".

Francia opina que, de las definiciones anteriores, se deduce que cuando se menciona la pared posterior de la cisterna, el significado es la pared posterior de la cubierta externa, no la pared posterior de la cubierta interna y quiere conocer la opinión de los miembros.

▪ **Nº 17 (Francia). Utilización de la tabla en 6.8.2.6.1 que hace referencia a las normas para el diseño y construcción de cisternas y equipos**

La tabla en RID / ADR 6.8.2.6.1 contiene la lista de estándares aplicables para las aprobaciones de tipo, como se indica en la columna (4).

El uso de esta tabla plantea algunas dificultades en el uso de las normas para equipos, cuando una aprobación de tipo de cisterna existente no se refiere a dichas normas. En tal caso, ¿está claro que dicha aprobación de tipo debe actualizarse o renovarse?

Por ejemplo, en 2015 se emitió un certificado de aprobación de tipo para cisternas destinadas al transporte de GLP, utilizando la norma EN 14025: 2013. El certificado en cuestión es válido hasta 2025. Las normas EN 14432: 2014 y EN 14433: 2014 sobre equipos se introdujeron en RID / ADR 2017. El alcance de estas normas se ha ampliado para incluir gases licuados.

En vista de las fechas indicadas en la columna (4), estas dos normas deben aplicarse a partir del 1 de enero de 2019, de acuerdo con el título de esta columna para una nueva aprobación de tipo o para renovaciones de aprobaciones de equipo. Pero, ¿qué pasa con el ejemplo dado en el párrafo 4 anterior? ¿Está claro que desde el 1 de enero de 2019, la aprobación de tipo emitida para cisternas de GLP debe actualizarse para incluir una referencia a estas dos normas?

Francia quiere escuchar la opinión del Grupo de Trabajo sobre este asunto y si se considera necesario introducir una aclaración de RID / ADR para evitar interpretaciones erróneas.

▪ **Nº 18 (Francia). Inspección de cisternas cuyos plazos para inspecciones intermedias han expirado**

La Sección 6.8.2.4.2 establece los intervalos para las inspecciones periódicas de las cisternas cubiertas por el Capítulo 6.8.

La Sección 6.8.2.4.3 especifica que se debe realizar una inspección intermedia entre la inspección inicial y la primera inspección periódica, y luego entre dos inspecciones periódicas, e indica que se puede realizar una inspección intermedia dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha especificada.

Esto plantea la cuestión de qué tipo de inspección se llevará a cabo cuando haya transcurrido el período de tres meses después de la fecha especificada para la inspección intermedia.

Para aclarar la situación se propone especificar, en 6.8.2.4.3, que cuando no se cumple el plazo para una inspección intermedia, se debe realizar una inspección periódica. Para ello se propone añadir en

6.8.2.4.3 después del párrafo, “Estas inspecciones intermedias pueden realizarse dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha especificada”, la siguiente frase:

"Una vez transcurrido este período, se realizará una inspección periódica de acuerdo con 6.8.2.4.2".

Este cambio aclara la situación, en particular para los organismos de inspección y los usuarios.

- **Nº 19 (Reino Unido). Informe de la decimotercera reunión del grupo de trabajo informal sobre inspección y certificación de cisternas.**

Se analizaron las siguientes cuestiones:

1. Controles y procedimientos administrativos para evaluaciones de conformidad.
2. Certificación de aprobación de tipo e inspecciones.
3. Reconocimiento recíproco de los organismos de inspección.
4. Medidas transitorias para las propuestas,
5. Nombramiento, control y seguimiento de los organismos de inspección.
6. Armonización de los procedimientos de evaluación e inspección

- **Nº 20 (Reino Unido). Información complementaria del grupo de trabajo informal sobre la inspección y certificación de cisternas: enmiendas propuestas al Capítulo 6.8 y a las Secciones 1.8.7 y 1.8.6**

El Reino Unido, en nombre del grupo de trabajo informal sobre inspección y certificación de cisternas, informa sobre las enmiendas propuestas revisadas al Capítulo 6.8 y a las Secciones 1.8.7 y 1.8.6.

Se acordaron los sistemas de "reconocimiento recíproco", las disposiciones transitorias y otras enmiendas. Sin embargo, el proceso y las medidas de transición necesarias para aprobar sistemas nacionales equivalentes, las preocupaciones relacionadas con la aplicación y el alcance de la verificación de entrada en servicio propuesta, y permitir que solo los organismos de tipo A realicen inspecciones, aún están en estudio.

- **Nº 21 (Suiza). Período de uso para embalajes de plástico para desechos médicos ONU 3549**

Los embalajes para desechos médicos de la Categoría A (ONU 3549) deben estar sujetos a los mismos requisitos que para las sustancias de ONU 2814 y ONU 2900. Además, debería ser posible usar embalajes de plástico durante más de cinco años, como es el caso de los embalajes para otras sustancias infecciosas de la categoría A de los números ONU 2814 y ONU 2900.

En consecuencia, Suiza propone modificar la segunda frase de la instrucción de embalaje P622 en 4.1.4.1 para que lea como sigue (texto nuevo en negrita subrayado):

“Los siguientes embalajes están autorizados siempre que se cumplan las disposiciones generales de 4.1.1, **excepto 4.1.1.15** y 4.1.3:

Se añade además el siguiente nuevo requisito adicional 8:

"8. La subsección 4.1.1.15 no se aplica a los tambores y jerricanes utilizados exclusivamente para el transporte de ONU 3549"

- **Nº 22 (Francia). Enmiendas al Capítulo 1.6 - Medidas transitorias relativas a las cisternas**

Las siguientes medidas transitorias aplicables a las cisternas, están afectadas por una restricción, y deben considerarse durante la actualización del Capítulo 1.6 para RID / ADR 2021:

- (RID) 1.6.3.3.2
- 1.6.3.16/1.6.4.18,
- 1.6.3.33/1.6.4.32,
- (RID) 1.6.3.27
- 1.6.3.41/1.6.4.42.

Dadas las diferentes frecuencias de las inspecciones periódicas, las medidas transitorias en 1.6.3.33/1.6.4.32 y 1.6.3.41/1.6.4.42 deben mantenerse por el momento.

Las medidas transitorias en 1.6.3.16 y 1.6.4.18 podrían eliminarse, pero, se ha considerado que, para cisternas puestas en servicio antes de 2007, que podrían no tener, por ejemplo, el certificado de aprobación de tipo en el registro de la cisterna, la eliminación de las medidas transitorias puede dar lugar a un incumplimiento. Por lo tanto, 1.6.3.16 y 1.6.4.18 deberían modificarse para tenerlo en cuenta.

Las medidas transitorias específicas para RID se pueden eliminar.

▪ **Nº 23 (Suiza). Transporte de equipos alimentados por pilas de litio o baterías.**

La maquinaria que utiliza combustibles líquidos o gaseosos está exenta de conformidad con la disposición especial 363, pero todavía no se ha establecido una exención similar para maquinaria del mismo tipo cuando funciona con pilas de litio o baterías.

Un aparato (por ejemplo, una cinta transportadora industrial o una grúa) alimentado por un combustible líquido, está asignado a UNO 3528 y está exento bajo la disposición especial 363, mientras que un aparato del mismo tipo alimentado por baterías de litio debe asignarse a ONU 3091 o ONU 3481, para lo cual no existe una disposición similar a la disposición especial 363.

Con el objetivo de definir las condiciones que permiten una exención de maquinaria alimentada por baterías de litio, se propone Introducir una disposición especial XYZ en el Capítulo 3.3 para ONU 3091 y ONU 3481.

▪ **Nº 24 (Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)). Requisitos para la capacidad de servicio estructural de las unidades de transporte de carga.**

Todas las unidades de transporte de carga utilizadas para el transporte de mercancías peligrosas deben ser estructuralmente reparables, es decir, debe mantenerse el enfoque actual de RID / ADR. Sin embargo, debería modificarse la definición de "estructuralmente útil" teniendo en cuenta el desarrollo técnico durante los últimos años. Se deben eliminar las referencias a empalmes y a abolladuras o dobleces de más de 19 mm de profundidad. No existe una justificación técnica para el criterio de 19 mm y su aplicación conduce a problemas en la práctica, ya que contradice las "Recomendaciones sobre interpretación e implementación armonizadas del Convenio Internacional para Contenedores Seguros, 1972" (Circular de la OMI CSC.1 / Circ.138 / Rev.1).

En consecuencia, se proponen enmiendas a RID / ADR 7.1.4 y 7.3.1.13.

▪ **Nº 25 (Suiza). Transporte de embalajes para su eliminación o reciclaje.**

Introducir una regla general que autorice el transporte de embalajes vacíos, incluidos los contenedores a granel intermedios (IBC) vacíos y embalajes grandes, para la eliminación, reciclaje o recuperación de su material, incluso si no cumplen con las disposiciones de RID / ADR / ADN.

El transporte para la eliminación o el reciclaje de embalajes que han contenido o contienen mercancías peligrosas y que no cumplen los requisitos de 4.1.1.3 no están autorizados por RID / ADR.

Los embalajes desechados no pueden transportarse para su eliminación con las marcas y en las condiciones de transporte de las mercancías peligrosas que contienen o han contenido. Cuando se envían grandes cantidades de tales embalajes, el usuario no siempre reclasifica los envíos bajo ONU 3509, EMBALAJES, DESECHADOS, VACÍOS, SIN LIMPIEZA. Los usuarios pueden optar por transportarlos en las condiciones de transporte aplicables a las mercancías que contenía o contiene el receptáculo, siempre que el embalaje cumpla con todos los requisitos de RID / ADR. Incluso si el usuario elige reclasificar el envío bajo el número ONU 3509, no hay nada que especifique que el transporte de embalajes vacíos y sin limpiar que no cumplan con los requisitos de 4.1.1.3 esté autorizado con ese número de entrada.

El ejemplo de la entrada ONU 3509, EMBALAJES, DESECHADO, VACÍO, SIN LIMPIEZA y disposición especial 663, es un paso en la dirección correcta, pero los textos tal como están no ofrecen una

solución para embalajes que no cumplen de acuerdo con la disposición especial 663, la entrada está destinada al transporte de embalajes, embalajes grandes o contenedores a granel intermedios (IBC), o partes de los mismos, que han contenido mercancías peligrosas, que no sean materiales radiactivos, que se transportan para su eliminación, reciclaje o recuperación de su material, que no sea reacondicionamiento, reparación, mantenimiento de rutina, refabricación o reutilización, y que se hayan vaciado en la medida en que solo los residuos de mercancías peligrosas adheridas a las partes del embalaje estén presentes cuando se entreguen para su transporte.

El texto de la disposición especial 663 no exige a los embalajes de tener que cumplir con las otras disposiciones para la aprobación, prueba e inspección de los embalajes. Las palabras "o partes de las mismas" son, en este contexto, difíciles de entender, ya que parece imposible que parte de un embalaje cumpla con una especificación de tipo de diseño y pase pruebas e inspecciones. Por lo tanto, debemos concluir que la intención era permitir el transporte de embalajes que ya no cumplen con RID / ADR, con el fin de su eliminación.

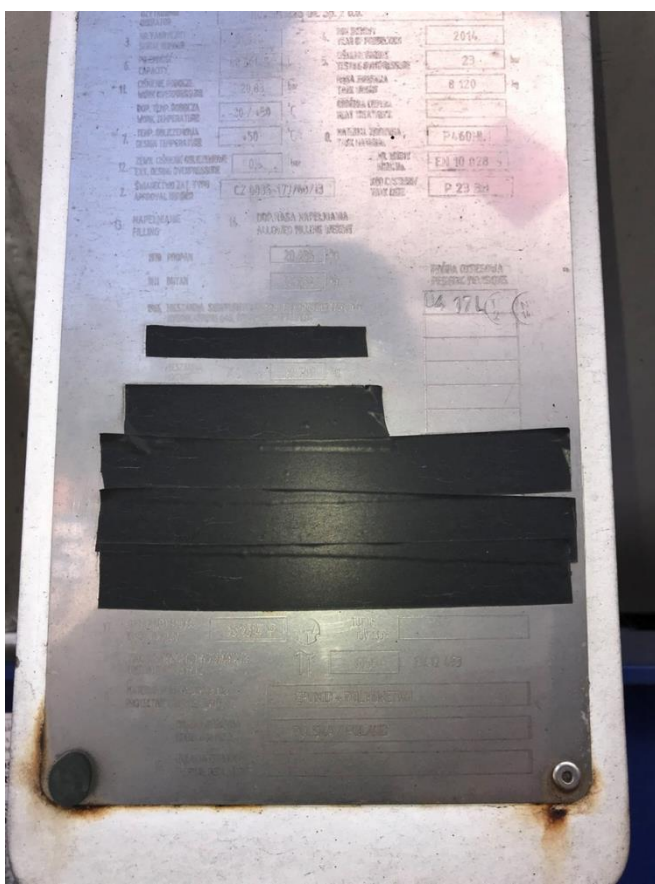
Si la intención de los autores era permitir el transporte de embalajes para su eliminación sin que cumplieran los requisitos de RID / ADR, entonces, en lugar de implicar ese significado en la redacción ("partes de los mismos"), sería más apropiado decirlo directamente.

Por lo tanto, tanto en el caso de ONU 3509 como en el caso mencionado anteriormente, donde el transporte se realiza bajo la entrada para el producto que está o estaba originalmente contenido, parecería necesario autorizar también el transporte de los embalajes para eliminación, incluso si no cumplen con las disposiciones reglamentarias. Si esto no se hace, dicho transporte aún estará sujeto a autorizaciones especiales, lo que no facilita la eliminación de los envases vencidos. Con respecto al transporte de embalajes vacíos y sin limpiar de acuerdo con las disposiciones aplicables a las mercancías peligrosas que originalmente contenían, no parece necesario exigir la autorización previa de la autoridad competente, siempre que, sin embargo, se aplique la disposición especial 663.

Si se considera útil permitir este tipo de transporte, se propone introducirlo como norma general en la disposición especial, agregando el siguiente texto después de la primera frase de la disposición especial 663:

"En este caso, no es necesario cumplir los requisitos de 4.1.1.3".

▪ **Nº 26 (Polonia). Propuesta de enmienda a 4.3.3.3.2 de RID / ADR**



El apartado 4.4.3.3.2, establece lo siguiente:

"En el momento de la entrega al transporte de las cisternas, vehículos batería o CGEM, únicamente deberán ser visibles las indicaciones válidas según 6.8.3.5.6 para el gas cargado o que acabe de ser descargado; todas las indicaciones relativas a los demás gases deberán estar ocultas."

Pero el apartado 6.8.3.5.6 establece que complementando las inscripciones previstas en el 6.8.2.5.2, las inscripciones relativas al gas transportado deben figurar sobre el vehículo cisterna o sobre el contenedor cisterna (sobre la cisterna propiamente dicha o sobre un panel).

Se desprende de aquí que la inscripción del gas transportado irá sobre las paredes de la cisterna o el contenedor cisterna, o

sobre un panel (placa naranja) y sería en estas ubicaciones donde se debería tapar en el caso de que se indiquen varios gases y no en la placa de especificaciones.

La disposición de 4.3.3.3.2 es contradictoria con 6.8.3.5.6. En su redacción actual, ha servido como pretexto para imponer sanciones a los transportistas que no tapen los gases no transportados también en la placa de identificación, lo cual está prohibido. El argumento de que estos detalles son vitales para el servicio de rescate es irrelevante. En el caso de un incendio, hay pocas posibilidades de leer los detalles proporcionados en la placa. Los servicios de rescate se centrarán en documentos de transporte y una placa de color naranja que llevará el nombre del gas transportado.

Para solucionar esto se propone eliminar la disposición 4.3.3.3.2 de RID / ADR.

▪ **Nº 27 (Polonia). Solicitud de interpretación de la disposición de 3.4.7.1.**

De conformidad con 3.4.7.1 de ADR "El área central debe ser blanca o un fondo de contraste adecuado".

¿Con qué se debe contrastar el área central? ¿Con la línea negra circundante o con el color de fondo?

El marcado de embalajes comúnmente usados consiste en una sobreimpresión de la línea negra que lo rodea en un cartón gris. El centro de la marca también es gris. Sin embargo, el centro gris contrasta con la línea negra que lo rodea, no contrasta con el fondo gris. La disposición es ambigua ya que estipula que el centro debe ser blanco o en contraste, sin embargo, no especifica con qué debe contrastarse. Si suponemos que debe contrastar con la superficie en la que se colocó, la sobreimpresión de línea en el cartón no cumple con este requisito. Debe señalarse que la imprecisión de la disposición da lugar también a diferencias de interpretación relacionadas con la marca LQ.

Polonia solicita la interpretación de los miembros.



▪ **Nº 28 (Polonia). Armonización de la disposición especial 643 en las normas de transporte.**

Para armonizar la redacción de la SP 643, se propone, para la versión inglesa, la siguiente redacción:

"El asfalto colado no está sujeto a los requisitos de la Clase 9".

▪ **Nº 29 (Suiza). Transporte de vehículos con batería.**

Aunque se reconoce el riesgo, no existen normas sobre el transporte o el embalaje de vehículos eléctricos dañados. Las baterías de litio dañadas o defectuosas pueden calentarse y comenzar a arder. No importa si las baterías todavía están instaladas en el vehículo eléctrico o no. Deben tomarse precauciones y cualquier situación de este tipo debe controlarse lo antes posible.

Para que el transporte de baterías potencialmente peligrosas instaladas en vehículos eléctricos sea tan seguro como el de las baterías de litio desmontadas, se propone la utilización de un contenedor estándar de 20 pies con una alarma contra incendios integrada y un sistema de extinción de incendios en aerosol y correas para sujetar la carga.

A continuación se presenta un borrador de disposiciones que podrían introducirse en RID-ADR-ADN para definir los contenedores destinados a la recuperación de vehículos eléctricos, con un medio de extinción de aerosol que parece tener menos impacto en el medio ambiente que otros medios de extinción que usan agua, que implican procesos de tratamiento de agua ambientalmente caros.

Se propone introducir los siguientes textos que describan las condiciones de transporte:

Para las entradas para los números ONU 3171, 3480 y 3481, añadir "BK1 BK2" en la Columna (10), AP11 en la Columna (17) y CVXY en la Columna (18) de la Tabla A en el Capítulo 3.2.

Modificar el segundo párrafo de la disposición especial 667 (b) (ii) como sigue (texto nuevo subrayado, texto eliminado tachado):

"Sin embargo, si no es posible extraer de manera segura la celda o la batería o no es posible verificar el estado de la celda o la batería, el vehículo, el motor, la maquinaria o el artículo pueden ser remolcados o transportados en contenedores que cumplan con los requisitos de 6.11 .6, 7.3.2.9, AP11 en 7.3.3.2.7 y CW / CVXY en 7.5.11 como se especifica en (i); "

Añadir la siguiente sección nueva al Capítulo 6.11:

"6.11.6 Contenedor para baterías y para un solo vehículo o un solo equipo que contenga baterías

6.11.6.1 Para permitir la manipulación y eliminación segura de las baterías contenidas en equipos o vehículos que funcionan con baterías de la entrada de la ONU No. 3171 o células y baterías dañadas o defectuosas de las ONU Nos. 3480 y 3481 que pueden evolucionar rápidamente, peligrosamente reaccionar, producir una llama o una evolución peligrosa de calor o una emisión peligrosa de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables en condiciones normales de transporte, la operación de transporte se realizará en un contenedor de salvamento, cuyo diseño puede incluir equipos tales como alarma de incendio y sistema de extinción de aerosoles.

6.11.6.2 Los requisitos generales para el diseño y la construcción se considerarán cumplidos si el contenedor es un contenedor ISO de 20 pies de acuerdo con ISO 668.

6.11.6.3 El contenedor debe ser capaz de cumplir con los siguientes requisitos de rendimiento adicionales en caso de desmontaje rápido, reacción peligrosa, producción de una llama o una evolución peligrosa de calor o una emisión peligrosa de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables de la batería:

- (a) Deberá estar equipado con una alarma de incendio y un sistema de extinción de aerosol;
- (b) La superficie exterior del contenedor no deberá tener una temperatura de más de 100 ° C. Es aceptable un pico momentáneo de temperatura de hasta 200 ° C;
- (c) No se producirá llama fuera del contenedor;
- (d) Ningún material deberá salir proyectado del contenedor;
- (e) Se mantendrá la integridad estructural del contenedor.

6.11.6.4 Las baterías o vehículos transportados en el contenedor deben estar asegurados de acuerdo con las pautas de seguridad de carga estándar para garantizar su transporte seguro.

6.11.6.5 Marcado

El marcado de contenedores de acuerdo con 6.11.6 cumple con las disposiciones de marcado de 6.11.3.4".

Añadir el siguiente párrafo nuevo a 7.3.2.9:

"7.3.2.9.2 Para equipos o vehículos que funcionan con baterías de la entrada de la ONU N° 3171 y las células y baterías dañadas o defectuosas ONUs N° 3480 y 3481 que pueden desarmarse rápidamente, reaccionar peligrosamente, producir una llama o una evolución peligrosa del calor o una emisión peligrosa de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables en condiciones normales de transporte, solo pueden ser usados contenedores cerrados a granel (código BK2) [de conformidad con 6.11.6] / [que cumplen los siguientes requisitos adicionales:

(a) La temperatura de la superficie exterior del contenedor no deberá tener una temperatura de más de 100 ° C. Es aceptable un pico momentáneo de temperatura de hasta 200 ° C;

(b) No se producirá llama fuera del contenedor;

(c) Ningún material deberá salir proyectado del contenedor;

(d) Se mantendrá la integridad estructural del contenedor.]."

Añadir la siguiente disposición AP11 a 7.3.3.2.7:

"AP11 Los vehículos y contenedores deberán ser a prueba de fugas y tener un medio para retener cualquier líquido que pueda escapar durante el transporte".

Añadir la siguiente disposición adicional CW / CVXY a 7.5.11:

"Las baterías o vehículos CW / CVXY deben estar tan estibados en el vehículo o contenedor de manera que no puedan volcar o caerse".

FireBox SECURE YOUR LOGISTICS FOR LITHIUM BATTERIES AND ELECTRIC VEHICLES

STORAGE  20- or 40-foot-container	EV-SALVAGE 	LOGISTICS  Integrated FirePro fire alarm and Aerosol extinguishing system
BASIC EQUIPMENT • 20- or 40-foot-container • Fire alarm and Aerosol extinguishing system • Light	AEROSOL EXTINGUISHING SYSTEM • For fire classes A/B/C and F • FirePro technology extinguishes fires at a molecular level by interrupting the chemical chain reaction in the source of the fire without depriving it of oxygen	OPTIONS • Sprinkler system with Storz connection • Collection tray for liquids • Battery power supply • Sliding platform • Winch • Hook system for use as roll-off container • Side doors • Fire extinguishers

FireBox protects you and your business. Do not run the risk of a lithium battery setting your business on fire.

▪ **Nº 30 (Suiza). Discrepancia entre el ámbito de aplicación de la disposición especial 666 y el de la disposición especial 669**

Se ha observado la siguiente inconsistencia en las regulaciones: los equipos instalados permanentemente, como compresores, cintas transportadoras, grúas, etc., reciben un tratamiento diferente dependiendo de si se trata de un vehículo remolcador o de un remolque. Si se instala en un vehículo remolcador que se transporta como carga, podrían aplicarse dos disposiciones, a saber, la disposición especial 666 y la disposición especial 363. Si el equipo se instala en un remolque que se transporta como carga, se aplica la disposición especial 669, pero solo cuando el equipo está diseñado para usarse durante el transporte.

La disposición especial 669 se aplica a un "remolque equipado con equipo, propulsado por un combustible líquido o gaseoso o un sistema de almacenamiento y producción de energía eléctrica, que está destinado para su uso durante el transporte". La disposición especial 666 se aplica a los "vehículos y equipos que funcionan con baterías, mencionados en la disposición especial 388, cuando se transportan como carga, así como a cualquier mercancía peligrosa que contengan que sea necesaria para su operación o la operación de su equipo". Si se instala en un remolque, el mismo equipo no está exento a menos que esté destinado para su uso durante el transporte, pero la restricción "durante el transporte" no forma parte de la aplicación de la exención establecida en la disposición especial 666. En consecuencia, la disposición especial 666 se superpone con la disposición especial 363, que también está destinada a cubrir equipos no destinados al uso durante el transporte y que contienen combustibles líquidos.

La disposición especial 669 se introdujo después de la disposición especial 666, como se señaló al final de los debates que la definición del término "vehículo" en la disposición especial 388 no abarcaba los remolques. La disposición especial 669 fue redactada por analogía con las exenciones establecidas en 1.1.3.2 (a) y 1.1.3.3 (a), en las que se hace referencia al equipo "usado o destinado a usarse durante el transporte". Esta redacción permite distinguir entre equipos que están exentos de conformidad con la disposición especial 363 y que nunca se usan durante el transporte (por ejemplo, aparatos de calefacción de emergencia para edificios, compresores, etc.) y equipos destinados a usarse durante el transporte (por ejemplo, refrigeradores, calentadores de reserva para la hoja del vehículo, etc.). Como no existe tal matiz en la disposición especial 666, permanece una distinción innecesaria entre el equipo instalado en el vehículo de transporte y el equipo instalado en el remolque.

Para evitar esta superposición entre las disposiciones especiales 666 y 363 y eliminar la discrepancia entre el alcance de la aplicación de la disposición especial 666 y el de la disposición especial 669, así como el tratamiento inconsistente del mismo equipo dependiendo de si está en el vehículo tractor o en el remolque, se propone alinear la redacción de la disposición especial 666 con la de la disposición especial 669 modificando la primera frase de la disposición especial 666 para que se lea como sigue (texto añadido subrayado):

"Vehículos y equipos alimentados por batería, mencionados en la disposición especial 388, cuando se transportan como carga, así como cualquier mercancía peligrosa que contengan que sea necesaria para su operación o la operación de su equipo, y cuando estén destinados para su uso durante el transporte, ..."

Esto asegura que las exenciones se apliquen de manera idéntica al equipo en un remolque y al equipo en un vehículo remolcador. También sirve para aclarar el ámbito de aplicación de la disposición especial 666 en relación con la disposición especial 333. La disposición especial 666 se aplica solo a los equipos destinados a ser utilizados durante el transporte. La disposición especial 333 se aplica solo al equipo no utilizado durante el transporte.

▪ **Nº 31 (Federación Rusa). Aislamiento térmico de cisternas (disposición especial TE 14 en 6.8.4)**

La disposición especial TE 14 cubre el ONU 3257 (código de cisterna: LGAV). Esta mercancía actualmente también puede transportarse en vagones cisterna diseñados para el transporte de alquitrán líquido (ONU 2810; código de cisterna L10CH o L4BH). El diseño de vagones cisterna para

el transporte de alquitrán líquido (ONU 2810) incluye un espacio entre la carcasa y el aislamiento térmico para permitir que circule el aire cuando los productos se calientan eléctricamente. En ese diseño, el aislamiento térmico no está en contacto con la carcasa de la cisterna.

Se propone aclarar la redacción de la disposición especial TE 14 en 6.8.4, al incluir la relación entre la temperatura del aislamiento térmico y la de los componentes estructurales del sistema de calefacción (donde el aislamiento térmico no está en contacto con la carcasa).

La nueva redacción de la disposición especial sería: (nuevo texto subrayado):

Las cisternas TE 14 deberán estar equipadas con aislamiento térmico. El aislamiento térmico directamente en contacto con la carcasa y / o los componentes estructurales del sistema de calefacción deberá tener una temperatura de ignición al menos 50 ° C más alta que la temperatura máxima para la cual se diseñó la carcasa y / o el componente estructural del sistema de calefacción.

Esta aclaración permitirá el uso de estructuras alternativas para vagones cisterna para el transporte de mercancías con ONU N ° 3257.

- **Nº 32 (Federación Rusa). Método de tratamiento térmico de materiales para carcasas soldadas. (6.8.2.1.10, 6.8.2.1.11 y 6.8.2.6.1)**

La redacción actual de 6.8.2.1.10 prohíbe el uso de acero enfriado por agua:

6.8.2.1.10 ...

El acero enfriado por agua no puede usarse para fabricar carcasas de acero soldadas. ...

La redacción actual de 6.8.2.1.11 impone restricciones a la relación Re / Rm

6.8.2.1.11 ...

No se permiten relaciones de Re / Rm superiores a 0,85 para los aceros utilizados en la construcción de cisternas soldadas. ...

La redacción actual de 6.8.2.6.1 contiene una referencia a EN 14025

El párrafo 4.1 de EN 14025 establece que el material del tanque debe cumplir con EN 13445-2.

El objetivo de esta propuesta es aclarar los requisitos de 6.8.2.1.10 y 6.8.2.1.11 con respecto a las restricciones en el proceso de laminación utilizado para fabricar carcasas de acero soldadas. Dicha aclaración permitirá armonizar los requisitos de EN 13445-2 y RID.

Para ello se propone:

Propuesta 1

Eliminar de 6.8.2.1.10 la frase: "El acero enfriado por agua no puede usarse para carcasas de acero soldadas".

Propuesta 2

Eliminar de 6.8.2.1.11 la frase: "No se permiten relaciones de Re / Rm superiores a 0,85 para los aceros utilizados en la construcción de cisternas soldadas".

- **Nº 33 (Federación Rusa). Cálculo del espesor mínimo de la carcasa (6.8.2.1.13, 6.8.2.1.16, 6.8.2.1.17, 6.8.2.4.1)**

Parece necesario hacer que los requisitos de 6.8.2.1.13, 6.8.2.1.16, 6.8.2.1.17 y 6.8.2.4.1 sean más precisos para una determinación clara de las condiciones (presión, tensión admisible) para calcular el espesor mínimo de la pared de la cisterna.

Se propone, en consecuencia, añadir a 6.8.2.1.16 los valores de tensión admisibles a la presión de cálculo y suprimir de 6.8.2.1.13 el requisito de que la presión en la que se basa el espesor de la carcasa no debe ser menor que la presión de cálculo.

- **Nº 34 (Federación Rusa). Material utilizado en recipientes que transportan ONU No. 2031, ácido nítrico concentrado (con más del 70% de ácido nítrico) (disposición especial TC 6 de la sección 6.8.4)**

La Federación Rusa considera necesario aclarar los requisitos para el material utilizado en cisternas para el transporte de ONU N ° 2031, ácido nítrico concentrado (con más del 70% de ácido nítrico).

Para ello propone añadir a la disposición especial TC 6 de la sección 6.8.4, un requisito para que las aleaciones de aluminio se puedan utilizar para la producción de cisternas de vagones cisterna.

- **Nº 35 (Federación Rusa). Valores de tensión externa para la válvula de cierre interna y su montaje (párr. 6.8.2.2.2)**

No está claro a partir de la redacción actual de 6.8.2.2.2 qué tensiones están involucradas, cuál es su valor o dirección, o si existe un estándar en el que se especifiquen estos requisitos.

Se propone aclarar la redacción de 6.8.2.2.2 sobre los efectos de las tensiones externas en los accesorios externos, para que lea como sigue:

6.8.2.2.2 ...

La válvula de cierre interna y su montaje deben estar protegidos o diseñados para evitar la pérdida de contenido en caso de daños a los accesorios externos (tuberías, dispositivos de cierre lateral) bajo tensión externa en una emergencia.

- **Nº 36 (España). Transporte de la solución de fertilizantes de amonio (ONU 1043)**

Para ONU 1043 en ADN, no se ha asignado la SP 642. Para garantizar que ONU 1043 solo se use junto con un transporte marítimo o aéreo, también se debe incluir SP 642 para ADN y el texto de SP 642 se debe añadir a la lista de SP en el Capítulo 3.3.

En consecuencia, España sugiere modificar 2.2.2.2.2 del RID / ADR / ADN (nuevo texto subrayado):

"Las siguientes sustancias y mezclas no serán aceptadas para el transporte:

- ONU No. 2186 CLORURO DE HIDRÓGENO, LÍQUIDO REFRIGERADO;
- ONU No. 2421 TRIÓXIDO DE NITRÓGENO;
- ONU No. 2455 NITRITO DE METILO;
- Gases licuados refrigerados que no pueden asignarse a los códigos de clasificación 3A, 3O o 3F (solo para ADN: con la excepción del número de identificación de sustancia 9000 AMONIO ANHIDRO, REFRIGERADO PROFUNDAMENTE del código de clasificación 3TC en cisternas;);
- Gases disueltos que no pueden clasificarse en los números ONU 1001, 1043, 2073 o 3318. Para ONU 1043 ver disposición especial 642;
- ..."

España también sugiere modificar la SP para incluir una frase como referencia cruzada a los otros números ONU utilizados para el amoníaco (nuevo texto subrayado):

"Salvo lo autorizado en 1.1.4.2, esta entrada del Reglamento Modelo no se utilizará para el transporte de soluciones de fertilizantes de soluciones amoniacales con amoníaco libre. En caso contrario, para el transporte de la solución de amoníaco, véase ONU 2073, 2672 y 3318."

España propone alinear el uso del código de clasificación en la columna (3b) tanto en RID como en ADR, eligiendo una de las siguientes propuestas alternativas:

Solo para RID, incluir "4A" en la columna (3b) para ONU 1043 en la Tabla A del Capítulo 3.2.

Solo para ADR, elimine "4A" de la columna (3b) para ONU 1043 en la Tabla A del Capítulo 3.2.

España prefiere la primera de estas opciones.

Además, solo para ADN, la SP 642 debe incluirse en la columna (6) de la tabla A del Capítulo 3.2 para ONU 1043, y el texto de la SP 642 debe incluirse en el Capítulo 3.3.

▪ **Nº 37 (España). Nombre y descripción de UN 1345 DESECHOS DE CAUCHO o RECORTES DE CAUCHO en polvo o granulado**

España sugiere armonizar el nombre y la descripción de este número de la ONU con los textos del Reglamento y, para ello presenta dos propuestas alternativas (nuevo texto subrayado):

Propuesta 1

Modificar el nombre y la descripción de ONU 1345 en las Tablas A y B del Capítulo 3.2:

"DESECHOS DE CAUCHO o RECORTES DE CAUCHO en polvo o granulado, que no exceda de 840 micras y un contenido de caucho superior al 45%".

Propuesta 2

Añadir una nueva disposición especial SP 6xx para ONU 1345 en la Tabla A del Capítulo 3.2, con el siguiente texto que se incluirá en el Capítulo 3.3:

SP 6xx: "Los desechos de caucho o recortes de caucho en polvo o gránulos de más de 840 micras y que contienen menos del 45% de caucho, no están sujetos al RID / ADR".

▪ **Nº 38 (España). Transporte de cisternas vacías sin limpiar**

España plantea la necesidad de aclarar las responsabilidades de los participantes en el transporte de cisternas vacías sin limpiar.

Si se transporta una cisterna llena de A a B (transporte internacional) y luego la misma cisterna pero vacía y sin limpiar, se transporta de B a C, para tomar una nueva carga en C, o simplemente para volver a la base del transportista en C:

(a) ¿Quién debe emitir los nuevos documentos de transporte o modificarlos para el viaje de B a C?

(b) ¿Quién es el nuevo expedidor y el destinatario en el siguiente viaje?

España desea conocer la opinión de los miembros sobre este caso, basando la respuesta en RID / ADR y no en las normas nacionales.

Podría haber diferentes opciones:

a) Incluso si el expedidor no ha contratado el transporte de regreso, el primer expedidor y el destinatario continúan siendo responsables, de forma similar a como se indica en 5.4.1.1.6.2.3. El expedidor y el destinatario del viaje de A a B permanecen en el documento de transporte para el viaje de B a C, incluso si geográficamente esta información no es correcta. No está claro quién tendría que modificar el documento de transporte para cambiar las cantidades. El expedidor, o el transportista, tiene que modificar el documento de transporte inicial para eliminar la cantidad de material transportado;

b) Incluso si el expedidor no ha contratado el transporte de regreso, puede considerarse que el primer expedidor también debe seguir siendo responsable de acuerdo con el párrafo 1.4.2.1.1 (e), ya que los residuos todavía están en la cisterna. Sin embargo, el destinatario del viaje de A a B no tiene más responsabilidades. No está claro quién sería nombrado expedidor en el viaje de B a C y quién debe modificar el documento de transporte;

c) El primer expedidor y el destinatario ya no tienen responsabilidades, ya que sus responsabilidades terminan con la descarga de la carga. Si el conductor continúa con la cisterna vacía sin limpiar, un nuevo proceso de transporte de B a C comienza bajo su responsabilidad. El transportista debe emitir un nuevo documento de transporte. El expedidor y el destinatario son el transportista, en este caso;

d) Si el conductor pasa de B a C, y la cisterna se carga nuevamente en C, se puede considerar que el nuevo expedidor de C en adelante tiene que asumir sus responsabilidades de acuerdo con el párrafo 1.4.2.1.1 (e), siendo ambos el expedidor de C en adelante y el destinatario de B a C. En este

caso, ¿quién debería modificar el documento de transporte, ¿quién sería el expedidor y cuáles serían las responsabilidades del conductor?

Nº 39 (España). Nombre y descripción de UN 2015 PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, ESTABILIZADO o PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, SOLUCIÓN ACUOSA, ESTABILIZADA con más del 60% de peróxido de hidrógeno

Resumen ejecutivo: Enmiendas al nombre de la ONU 2015 "PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, SOLUCIÓN ACUOSA, ESTABILIZADA con más del 60% de peróxido de hidrógeno" del RID / ADR para su armonización con el Reglamento Modelo.

España propone armonizar el nombre y la descripción de ONU 2015 "PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, SOLUCIÓN ACUOSA, ESTABILIZADA con más del 60% de peróxido de hidrógeno", con el del Reglamento Modelo.

Para ello sugiere modificar la entrada para ONU 2015, incluyendo el nombre del número ONU "PERÓXIDO DE HIDRÓGENO ESTABILIZADO", en la Tabla A Capítulo 3.2 y en la Tabla B para que se lea de la siguiente manera (nuevo texto subrayado):

Primera entrada de ONU 2015:

"PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, ESTABILIZADO o PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, SOLUCIÓN ACUOSA, ESTABILIZADA con más del 70% de peróxido de hidrógeno.

Segunda entrada de la ONU 2015 (entrada sin cambios):

PERÓXIDO DE HIDRÓGENO, SOLUCIÓN ACUOSA, ESTABILIZADA con más del 60% de peróxido de hidrógeno y no más del 70% de peróxido de hidrógeno.

▪ **Nº 40 (España). Armonización de SP 593 con 5.5.3**

Al leer la SP 593, hay dos puntos de conflicto con 5.5.3:

Debería ser posible, si el gas está destinado a enfriamiento, aplicar las condiciones especificadas en 5.5.3 en todos los casos, tanto en recipientes criogénicos cerrados como abiertos.

Es difícil cumplir las condiciones de 5.5.3 después de cumplir las condiciones de P203.

SP 593 y 5.5.3 no son dos conjuntos de condiciones entre las que puede elegir cuál aplicar, porque hay una referencia cruzada de SP 593 a 5.5.3, que hace que 5.5.3 sea aplicable además de SP 593. Esto hace que SP 593 sea difícil de aplicar.

Por las razones mencionadas anteriormente, y específicamente por el conflicto en el embalaje mencionado, es altamente improbable que cualquier expedidor elija la posibilidad descrita en la OPCIÓN 2 (aplicando SP 593) sobre la descrita en la OPCIÓN 1 (aplicando directamente 5.5.3); El transporte hoy en día se realizará con el embalaje de acuerdo con 5.5.3 de todos modos.

SP 593 indica condiciones adicionales a las establecidas en 5.5.3; y esto parece muy difícil de cumplir junto con 5.5.3. Como se mencionó anteriormente, SP 593 y 5.5.3 no son dos conjuntos independientes de condiciones de las cuales puede elegir cuál aplicar, porque hay una referencia cruzada de SP 593 a 5.5.3, que hace que 5.5.3 sea aplicable además de SP 593.

SP 593 se introdujo antes de 5.5.3 en RID / ADR. Con el texto actual de SP 593, SP 593 no se puede aplicar.

Por lo tanto, debe modificarse SP 593 para incluir solo una referencia directa a 5.5.3. Además, España sugiere modificar la redacción inicial de SP 593 para alinear el texto con la redacción utilizada en 5.5.3., eliminando parte del texto existente y modificando la redacción para acomodar la redacción a la utilizada en 5.5.3 y otras partes del texto al referirse a la refrigeración (nuevo texto subrayado, texto eliminado tachado):

"SP 593: este gas, ~~utilizado para~~ cuando se utilice para fines de enfriamiento o acondicionamiento de p. Ej. muestras médicas o biológicas, ~~si están contenidas en recipientes de doble pared que~~

cumplen con las disposiciones de la instrucción de embalaje P203, el párrafo (6) para recipientes criogénicos abiertos de 4.1.4.1 no está sujeto a los requisitos de RID / ADR, excepto como se especifica en 5.5.3."

Nº 41 (España). Nombre y descripción de los números de la ONU en el Reglamento Modelo y RID / ADR: ONU 2426 Nitrato de amonio

Existen diferentes casos en los que el nombre y la descripción de los números de la ONU no son los mismos en el Reglamento Modelo y en RID / ADR. En septiembre de 2019, España presentó un documento de debate en el que se mostraban y analizaban las diferencias para un conjunto de números ONU.

España propone modificar el nombre y la descripción de ONU 2426 y modificar la SP 644 para este número ONU con el texto que proviene del Código IMDG. La SP 252 permanecería sin cambios.

Las modificaciones sería las siguientes (nuevo texto subrayado, texto eliminado tachado).

En las tablas A y B, modificar ONU 2426:

ONU 2426 NITRATO DE AMONIO, LÍQUIDO, solución concentrada en caliente, ~~en una concentración de más del 80% pero no más del 93%~~

Modificar SP 644:

SP 644:

"Esta sustancia es admitida para el transporte, siempre que:

1. El pH esté entre 5 y 7 medido en solución acuosa del 10% de la sustancia transportada.
2. La solución no contiene más del 93% de nitrato de amonio.
3. La solución no contenga más del 0.2% de material combustible o compuestos de cloro en cantidades tales que el nivel de cloro exceda el 0.02%.
4. La temperatura máxima permitida de transporte de la solución será de 140 °C.

La concentración y temperatura de la solución en el momento de la carga, su porcentaje de materiales combustibles y de cloruros, y el contenido de ácido libre deberán estar certificados "

- **Nº 42 (España en nombre del Grupo de trabajo informal sobre la reducción del riesgo de BLEVA). Informe de la reunión del Grupo de Trabajo BLEVA celebrada el 22-24 de octubre en Madrid**

España informa sobre las siguientes cuestiones:

- Revisión de los puntos clave planteados en la última reunión del grupo de trabajo.
- Presentación de resultados de cálculo por INERIS
- Presentaciones de pruebas en RISE (Establecimiento de Investigación de Defensa de Noruega)
- Presentación por CEFIC y el instituto de investigación Mines d'Alés sobre láminas de aluminio expandido
- Vehículo del futuro (Liquid Gas Europe)
- Telemática
- Presentación y pruebas a pequeña escala por Technokontrol
- Conclusiones y propuestas para la reunión conjunta