

**PROPUESTAS QUE SE ESTUDIARÁN EN LA REUNIÓN DE
LA SUBCOMISIÓN DE MM.PP. POR CARRETERA**

(04-11-2020)

Se analizarán en esta convocatoria las propuestas presentadas por las distintas delegaciones, que se estudiarán en la próxima reunión del WP-15 que se va a celebrar del 9 al 13 de noviembre.

- **Nº 1 (Países Bajos y el Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC)). Transporte a temperatura controlada.**

En reuniones previas se ha planteado el alcance del Capítulo 9.6. Ese capítulo, tal como está redactado, se aplica sólo a los vehículos completos o complementados, isotermos, refrigerados o frigoríficos, mientras que la subsección 7.1.7.4.7 parece indicar que las disposiciones del Capítulo 9.6 también se aplican a los contenedores refrigerados. Se propone una aclaración a este punto.

Se presenta también una propuesta con el objetivo de aclarar la sección 7.1.7., ya que no es posible monitorear la temperatura en la cabina del conductor de los contenedores refrigerados con temperatura controlada (independientes). Sin embargo, en la subsección 7.1.7.4.7 se hace referencia al Capítulo 9.6, que incluye el requisito de que la indicación de temperatura esté disponible en la cabina del conductor en la sección 9.6.1 (c), que solo se aplica a los vehículos completos destinados al transporte de sustancias a temperatura controlada y no para contenedores refrigerados.

Para asegurarse de que las partes pertinentes del Capítulo 9.6 también sean aplicables a los contenedores refrigerados, se propone añadir a la subsección 7.1.7.4.7 una referencia específica al Capítulo 9.6 para los contenedores refrigerados. (Véase la propuesta 1). Los requisitos relacionados con las comprobaciones periódicas de temperatura ya se describen en la subsección 7.1.7.4.2.

Para finalizar, puesto que el aislamiento térmico de las unidades de transporte (y no de los bultos) es relevante para los métodos de la subsección 7.1.7.4.5 (c), (d) y (e), se propone añadir a los métodos de la subsección 7.1.7.4.5 (c), (d) y (e) del ADR, el requisito de aislamiento térmico con la referencia que se aplica a las unidades de transporte. (Véase la propuesta 2).

Propuesta 1

Modificar la subsección 7.1.7.4.7 para que diga lo siguiente (el texto nuevo está en negrita y el texto eliminado está tachado):

“7.1.7.4.7 Cuando se requiera el transporte de sustancias en vehículos o contenedores isotermos, refrigerados o frigoríficos, ~~estos los vehículos o contenedores~~ deberán satisfacer los requisitos del Capítulo 9.6 **y los contenedores deberán satisfacer los requisitos del Capítulo 9.6.1 (a), (e) y 9.6.2.”**

Propuesta 2

Modificar la subsección 7.1.7.4.5 (c), (d) y (e) de la siguiente manera (el nuevo texto está en negrita):

Al comienzo de 7.1.7.4.5 (c), (d) y (e), añadir **“Aislamiento térmico de la unidad de transporte y”**.

- **Nº 2 (Turquía). Requisitos para la construcción o prueba del compartimiento protector / sistema de contención de acuerdo con 7.5.2.2, nota (a) de la tabla**

El propósito de este documento es aclarar los requisitos de los sistemas para la separación de sustancias o artículos explosivos.

De acuerdo con ADR 7.5.2.2, nota (a) del cuadro, si los bultos que contienen sustancias y artículos de los grupos de compatibilidad B y D se cargan juntos en el mismo vehículo, la segregación se logrará mediante el uso de compartimentos separados o colocando uno de los dos tipos de explosivos en un sistema de contención especial.

Surgen las siguientes cuestiones:

- a) Aunque se establece en esta disposición que cualquiera de los métodos de separación debe ser aprobado por la autoridad competente, no hay información sobre los requisitos para la construcción o prueba del compartimiento protector / sistema de contención.
- b) ¿Cómo se prueban y aprueban estos sistemas de separación por otras partes contratantes?
- c) ¿Sería apropiado especificar requisitos para la construcción o prueba del compartimiento protector / sistema de contención de acuerdo con 7.5.2.2, nota (a) de tabla.

Turquía opina que es necesario aclarar los requisitos del compartimiento protector / sistema de contención y propone trabajar las cuestiones en el grupo de trabajo informal para la aclaración de 9.3.4.2 (requisitos de construcción de la carrocería de los vehículos EX / III).

▪ **Nº 3 (Alemania) Propuesta adicional a 5.4.1.1.1 (k) considerando restricciones a ONU 2919 y 3331 (autorización especial)**

En reuniones previas, se propuso que la mención “(–)” que se asigna a los números ONU 3077, 1043, 2814, 2900, 2919, 3077, 3082, 3166, 3171, 3291, 3331, 3359), debe indicarse para tener información en el documento de transporte, para permitir que las autoridades de inspección y los transportistas decidan si una carga que lleva una placa de color naranja puede entrar en un túnel sujeto a restricciones.

Con respecto a los números ONU 2919 y 3331, las restricciones para el paso a través de túneles podrían determinarse en el contexto de la autorización especial (véanse 1.7.4 y 1.9.5.3.6). Una entrada regulada de la mención “(–)” sería incorrecta y también podría contradecir las restricciones de la autorización especial en este caso.

Para evitar discrepancias en las disposiciones, se propone modificar 5.4.1.1.1 (k) de la siguiente manera (texto añadido en negrita):

“5.4.1.1.1 (k) en los casos en los que se asigne, el código de restricción en túneles que figura en la Columna (15) de la Tabla A del Capítulo 3.2, en mayúsculas dentro de paréntesis., o la mención ‘(–) **o para mercancías peligrosas asignadas a los números ONU 2919 y 3331, el código de restricción del túnel en mayúsculas y entre paréntesis o la mención ‘(–) ‘según se determine en el régimen especial aprobado por la autoridad o autoridades competentes sobre la base de 1.7.4.2.** No necesita añadirse el código de restricción en túneles a la carta de porte cuando se sepa de antemano que el transporte no atravesará un túnel con restricciones para el transporte de mercancías peligrosas.”.

▪ **Nº 4 (Alemania) Supresión del código de restricción de túneles para bultos exceptuados (ONU 2908 a 2911) en la Tabla A del Capítulo 3.2.**

De acuerdo con 1.9.5.3.6 y 8.6.3.3, las mercancías peligrosas no están sujetas a restricciones de túneles, si la cantidad de mercancías peligrosas por unidad de transporte no excede la cantidad total máxima de la Tabla 1.1.3.6.3.

De acuerdo con 1.9.5.3.6, se aplican restricciones de túnel a las unidades de transporte para las que se requiere una placa de color naranja en 5.3.2. Pero los paquetes exceptuados están exentos de este requisito (debido a las exenciones en 1.1.3.6 así como en 1.7.1.5.1).

Para bultos exceptuados, solo en las condiciones de carga mixta con mercancías peligrosas para las que no se haya asignado un código de restricción de túnel, se aplicaría el código de restricción de túnel del bulto exceptuado. Sin embargo, el código de restricción del túnel no tiene que indicarse en el documento de transporte debido a las disposiciones especiales para bultos exceptuados en 5.1.5.4.2 (a). Como consecuencia, para tal carga mixta, el conductor no estaría necesariamente informado sobre la circunstancia de que se aplica un código de restricción de túnel.

Se considera que para bultos exceptuados en ningún caso es necesario un código de restricción de túnel.

Teniendo en cuenta lo anterior, las disposiciones de restricciones de túneles para bultos exceptuados no son aplicables, por lo que se propone eliminar el código de restricción del túnel en la columna (15) de la tabla A del capítulo 3.2 para ONU 2908 a 2911 (bultos exceptuados), reemplazando la entrada del código de restricción del túnel por la mención “(-)” en la columna (15) de la Tabla A del Capítulo 3.2 para ONU 2908 a 2911 (bultos exceptuados).

▪ **Nº 5 (Francia) Sección 9.7.6 - Protección trasera de vehículos**

De acuerdo con 9.7.6 del ADR sobre protección trasera de vehículos:

«La parte posterior del vehículo deberá estar dotada, en todo el ancho de la cisterna, de un parachoques suficientemente resistente a los impactos traseros. Entre la pared posterior de la cisterna y la parte posterior del parachoques, deberá existir una separación mínima de 100 mm (esta separación se medirá referenciada al punto más posterior o a los accesorios salientes en contacto con la materia transportada).»

Parece que, a pesar de la aclaración entre paréntesis, existen algunos problemas de interpretación con respecto a la distancia de al menos 100 mm entre la pared trasera del depósito y la parte trasera del parachoques.

Francia propone modificar la segunda frase de 9.7.6 para que diga lo siguiente:

Propuesta 1

“Deberá haber un espacio libre de al menos 100 mm entre la pared trasera del tanque, o de sus accesorios salientes en contacto con la sustancia transportada, y la cara del parachoques mirando hacia la pared trasera del tanque.”

Igualmente es necesario aclarar el significado de la tercera frase de 9.7.6, que trata del caso de vehículos con depósitos basculantes y añadir, por analogía con la protección de grifería y accesorios montados lateralmente según disposición especial TE19, un requisito respecto a la resistencia de esta protección.

En consecuencia, se propone también modificar la redacción de la tercera frase de 9.7.6 como se especifica a continuación.

Propuesta 2

“Los vehículos con depósito basculante con descarga trasera para los que no se puede respetar el espacio libre de 100 mm están provistos de un medio de protección que protege el armazón y los accesorios traseros. Esta protección adicional deberá tener un módulo de sección de al menos 20 cm³ y respetar el espacio libre de 100 mm”.

Estas modificaciones facilitarán la aplicación de los requisitos relativos a la protección trasera de los vehículos.

▪ **Nº 6 (Consejo de Transporte Seguro de Artículos Peligrosos (COSTHA)) Problema de interpretación en la subsección 7.5.2.3**

En la subsección 7.5.2.3 del ADR, se puede encontrar el siguiente texto que es confuso en la aplicación práctica.

“Para la aplicación de las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo, no se tendrán en cuenta las materias contenidas en contenedores cerrados de paredes macizas. No obstante, las prohibiciones de cargamento en común previstas en 7.5.2.1 relativas al cargamento en común de bultos provistos de etiquetas conforme a los modelos nos 1, 1.4, 1.5 o 1.6 con otros bultos, y al 7.5.2.2 relativas al cargamento en común de materias y objetos explosivos de diferentes grupos de compatibilidad se aplicarán igualmente entre mercancías peligrosas contenidas en un contenedor y las otras mercancías peligrosas cargadas en el mismo vehículo, independientemente que estas últimas estén contenidas en uno o más contenedores distintos.”

Esta subsección contiene dos frases. La primera frase permite la carga mixta en un vehículo en contenedores cerrados (ver Figura 1). La segunda frase establece las excepciones de esta asignación. Estas excepciones son los modelos de etiqueta Nos. 1, 1.4, 1.5 y 1.6 en 7.5.2.1 (Figura 2) y 7.5.2.2 entre los grupos de compatibilidad de explosivos de Clase 1 (Figura 3).

Las excepciones enumeradas en la segunda frase se refieren a todo tipo de prohibiciones de carga mixta en la sección 7.5.2. En este formulario, la subsección 7.5.2.3 no se puede utilizar para ningún caso.

Propuesta 1

Eliminar la subsección 7.5.2.3 en caso de que todos los materiales y sustancias que se encuentren bajo la prohibición de carga mixta según la sección 7.5.2 tengan prohibido cargar en un vehículo, ya sea encerrados en contenedores separados o sin contenedores.

Propuesta 2

En el caso de materiales y sustancias que tengan etiquetas de modelo Nos. 4.1 + 1 o 5.2 + 1 y otros bultos que contengan mercancías peligrosas puedan cargarse en un vehículo en contenedores cerrados, la segunda frase de 7.5.2.3 debe modificarse como sigue (el nuevo texto está en negrita, el texto eliminado está tachado).

Opción 1

"No obstante, las prohibiciones de carga mixta establecidas en 7.5.2.1 **y 7.5.2.2** relativas a la carga mixta de bultos **de explosivos de Clase 1 que lleven etiquetas conformes a los modelos Nos. 1, 1.4, 1.5 o 1.6 con otros bultos,** y en 7.5.2.2 relativas ~~La carga mixta de explosivos de diferentes grupos de compatibilidad~~ también se aplicarán entre las mercancías peligrosas contenidas en contenedores y las demás mercancías peligrosas cargadas en el mismo vehículo, estén o no estas últimas en uno o más contenedores. "

Opción 2

"**Solo para explosivos de Clase 1,** ~~no obstante,~~ las prohibiciones de carga mixta establecidas en 7.5.2.1 relativas a la carga mixta de bultos que lleven etiquetas conformes a los modelos Nos. 1, 1.4, 1.5 o 1.6 con otros bultos, y en 7.5.2.2 relativas a carga mixta de explosivos de diferentes grupos de compatibilidad también se aplicarán entre las mercancías peligrosas contenidas en contenedores y las demás mercancías peligrosas cargadas en el mismo vehículo, estén o no estas últimas en uno o más contenedores. "

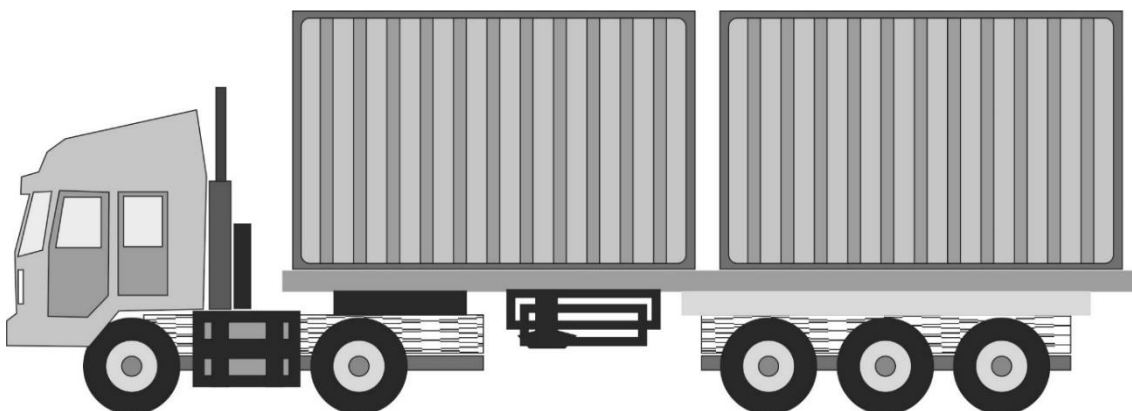


Figura 1

▪ **Nº 7 (Austria). Aclaración de las normas para el transporte como carga de vehículos con batería e híbridos, disposición especial 667**

La disposición especial 667 trata de las condiciones de transporte como carga de vehículos con batería averiados. El subpárrafo (ii) de la disposición especial 667 (b) utiliza términos vagos que están abiertos a interpretación. Por ejemplo, no está claro cuándo:

- “no es posible retirar con seguridad la pila o la batería”; y
- “no es posible verificar el estado de la celda o batería”.

Como demostró un accidente ocurrido, estos términos provocaron (indirectamente) mucho retraso en el transporte de un vehículo con batería averiado. Después del primer transporte lejos de la escena del accidente a un lugar seguro, parecía haber un malentendido sobre las reglas aplicables para el transporte posterior.

Porque ¿cuándo “no es posible quitar con seguridad la celda o la batería” de un vehículo dañado o defectuoso? ¿qué se entiende por “de manera segura” en la frase “quitar la celda o batería de manera segura” en ADR?

Por ejemplo, en el caso de un vehículo eléctrico con batería dañado que ha estado parado durante días, al cortar partes instaladas permanentemente para quitar la batería, se presenta un alto riesgo. Por lo tanto, las leyes laborales a menudo prevén condiciones especiales que deben cumplirse, como herramientas especiales de “corte” y requisitos de capacitación o protección debido al sistema de alto voltaje.

La propuesta 1 tiene como objetivo aclarar estos escenarios.

Propuesta 1

Se propone modificar la disposición especial 667 para aclararla con la siguiente nota añadida en el apartado b) ii):

- a) Las disposiciones del 2.2.9.1.7 a) no se aplican a los prototipos de pre-producción de pilas o baterías de litio ni a las pilas o baterías provenientes de series de producción compuesta de hasta 100 pilas o baterías instaladas en los vehículos, motores o máquinas u objetos.
- b) las disposiciones s del 2.2.9.1.7 no se aplicarán a las pilas o baterías de litio instaladas en los vehículos, motores o máquinas u objetos averiadas o defectuosas. En este caso deberán satisfacerse las condiciones siguientes:
 - i) Si la avería o defecto no tiene impacto significativo sobre la seguridad de la pila o batería, los vehículos, motores o máquinas u objetos averiadas o defectuosas podrán ser transportadas bajo las condiciones definidas en las disposiciones especiales 363 o 666, según sea lo apropiado;
 - ii) Si la avería o defecto sobre el vehículo tiene un impacto significativo sobre la seguridad de la pila o batería, la pila o batería de litio deberá ser retirada y transportada conforme a la disposición especial 376. No obstante, si no es posible retirar con total seguridad la pila o batería o si es imposible verificar su estado, el vehículo, el motor o la máquina u objeto podrá ser remolcada o transportada tal y como se indica en i).

NOTA: Por ejemplo, no es posible retirar con seguridad la celda o la batería, si un accidente deforma el vehículo, la celda o la batería y el transporte de la batería dentro del vehículo, como se especifica en (i), es más seguro que la extracción de la celda o batería, especialmente si la extracción requiere adicionalmente:

- un método de extracción diferente al utilizado para los vehículos en buen estado, como cortar piezas instaladas de forma permanente; o
- una formación o protección especial debido al sistema de alta tensión

c) Los procedimientos descritos en la letra b) se aplicarán igualmente a las pilas o baterías de litio dañadas en vehículos, motores, máquinas u objetos.

Propuesta 2

Al igual que en la propuesta 1, se modifica la disposición especial 667 con la siguiente nota en el apartado b) ii):

“NOTA: Por ejemplo, no es posible verificar el estado de la celda o batería, si:

- **un defecto del sistema de medición integrado de un vehículo no dañado impide leer o evaluar los datos de las celdas o la batería, como a través del On-Board-Diagnosis-System; o**
- **un daño en el vehículo, la batería o las celdas impide el acceso a sistemas de medición internos o externos”.**

▪ Nº 8 (Suiza). Marcado de unidades de transporte y contenedores cargados con cantidades limitadas

Se ha observado que, aunque el primer párrafo de 1.9.5.3.6 se refiere a las unidades de transporte que llevan contenedores para los que se prescriben las marcas de acuerdo con 3.4.13, el segundo párrafo de 1.9.5.3.6 está sujeto a restricciones en túneles solo para unidades de transporte que lleven la marca prescrita en 3.4.13 y no mencionan contenedores. Por lo tanto, si el marcado de contenedores no se menciona en 1.9.5.3.6, los contenedores nunca están sujetos a restricciones de túnel.

Sin embargo, Suiza opina que por razones de coherencia con lo existente en el Capítulo 5.3, debería suprimirse la exención del marcado de la unidad de transporte establecida en el segundo párrafo del 3.4.13 (b). Los carteles no tienen la misma función que las marcas mencionadas en 3.4.15. Las marcas según 3.4.15 son equivalentes a las placas de color naranja de 5.3.2 y ambas marcas deben ser tratadas de la misma forma para permitir la aplicación de la normativa.

Por ello se propone suprimir el segundo párrafo de 3.4.13 (b) para eludir la imposibilidad de aplicar las prohibiciones en túneles para contenedores.

▪ Nº 9 (Suiza). Interpretación de 5.4.1.1.1 (f)

De acuerdo con la subsección 5.4.1.1.1, los documentos de transporte deben contener la información enumerada en los subpárrafos (a) a (k) para cada sustancia, material u objeto peligroso ofrecido para el transporte. Esa información incluye, de acuerdo con el subpárrafo (f), la cantidad total de cada artículo de mercancías peligrosas con un número ONU diferente, nombre de envío apropiado o, cuando corresponda, grupo de embalaje.

Se invita al Grupo de Trabajo a responder a la siguiente pregunta: ¿Se refiere el término “ofrecido para el transporte” en 5.4.1.1.1 a la cantidad de mercancías peligrosas presentes a bordo del vehículo al inicio del transporte, o a la cantidad de mercancías peligrosas que quedan en el vehículo, por ejemplo, en el momento de una inspección? Esta pregunta aparece regularmente en las solicitudes de información recibidas de los agentes de policía sobre el terreno y de las empresas.

▪ Nº 10 (Suiza). Mercancías peligrosas exentas de restricciones de túneles

Suiza opina que la carga mixta de los números ONU 3077 y 3082 con otras mercancías peligrosas no puede compararse con los riesgos derivados de la carga mixta con explosivos. Si las dos entradas están asignadas a la restricción del túnel “(-)”, debe ser posible considerar que no presentan un peligro de tal manera que su carga mixta con otras mercancías peligrosas conlleve a un riesgo tan alto que debería ser tenido en cuenta en el cálculo para la aplicación de las exenciones previstas en 1.1.3.6.

Suiza pretende que las restricciones de túneles no se apliquen cuando se transporten otras mercancías peligrosas junto con el número ONU 3077 o el número ONU 3082, siempre que el valor calculado de acuerdo con 1.1.3.6.4 para las otras mercancías peligrosas por sí solo no exceda de

1000 l. Para evitar tener en cuenta los Nos. ONU 3077 y 3082 al calcular de acuerdo con 1.1.3.6.4, un enfoque podría ser simplemente modificar el alcance definido en 1.1.3.6.4, como se propone a continuación. Siempre que una entrada con el código de túnel “(-)” (y la categoría de transporte 3) transportada sola no exceda de 1000 l, se aplican las exenciones en 1.1.3.6.2. Si esta cantidad de mercancías peligrosas se transporta junto con otras mercancías peligrosas, sólo cuando el valor calculado exceda de 1000 l según 1.1.3.6.4 para las otras entradas, las exenciones en 1.1.3.6 ya no son aplicables.

Eso haría que las condiciones para los números ONU 3077 y 3082 fueran menos onerosas que en este momento. Suiza opina que el riesgo adicional tendría consecuencias mínimas para la seguridad, dado el tipo de peligros que representan las entradas en cuestión. Esta solución devuelve un cierto grado de injusticia con respecto a las restricciones de tráfico en túneles donde no se restringen cargas de miles de toneladas de los números ONU 3077 o 3082, pero se prohíben cantidades mínimas de las mismas sustancias en presencia de otras mercancías peligrosas debido a la adición de cantidades de acuerdo con 1.1.3.6.4. Por ejemplo, podría haber casos extremos en los que la simple carga mixta de 1.000 l de mercancías del número ONU 3082 con una pequeña cantidad de cualquier otra mercancía peligrosa de las categorías de transporte 1 a 3 implique la aplicación inmediata de todas las disposiciones del ADR, incluida la prohibición de paso por túneles.

Suiza propone que las entradas con la mención “(-)” en el Capítulo 3.2, Tabla A, columna (15) no se tengan en cuenta en el cálculo en 1.1.3.6.4, a fin de garantizar la seguridad y facilitar las decisiones sobre el paso de túneles sujetos a restricciones.

En consecuencia, se propone modificar el primer párrafo de 1.1.3.6.4 para que diga lo siguiente (nuevo texto añadido en negrita):

“1.1.3.6.4 Cuando en la misma unidad de transporte se transporten mercancías peligrosas de diferentes categorías de transporte **para las que el código de restricción del túnel no es “(-)”**, la suma de:...”.

■ **Nº 11 (Secretaría). Texto de 9.1.3.4**

Las enmiendas al ADR que entrarán en vigor el 1 de enero de 2021 incluyen la adición de un nuevo segundo párrafo a 9.1.3.4.

9.1.3.4 en su forma enmendada dice (texto nuevo subrayado):

“9.1.3.4 La validez de los certificados de aprobación expirará, lo más tarde, un año después de la fecha de la revisión técnica previa a la expedición del certificado. El período de validez siguiente dependerá, sin embargo, de la última fecha de expiración nominal, si la revisión técnica se efectúa en el mes precedente o en el mes posterior a tal fecha.

El vehículo no se utilizará para el transporte de mercancías peligrosas después de la fecha de expiración nominal hasta que el vehículo tenga un certificado de aprobación válido.

Esta disposición no evitaría, no obstante, en el caso de las cisternas sujetas a la obligación de controles periódicos, tener por efecto exigir las pruebas de estanqueidad, las pruebas de presión hidráulica o los exámenes interiores de las cisternas a intervalos más cortos a aquellos previstos en los capítulos 6.8 y 6.9.”

Con la adición del nuevo segundo párrafo, se debe aclarar la frase “esta disposición” en el párrafo final, ya que se refiere a la disposición contenida en el primer párrafo (ver Propuesta 1). Además, tras un debate quedó claro que este párrafo final podría aclararse más (véase la propuesta 2).

Propuesta 1

Se propone que las palabras “esta disposición no” se sustituyan por “estas disposiciones no”.

Propuesta 2

Adicionalmente se propone modificar el párrafo final de 9.1.3.4 para que se lea:

"Sin embargo, estas disposiciones no significarán que las inspecciones de los tanques deban realizarse a intervalos más cortos que los establecidos en los Capítulos 6.8, 6.9 y 6.10".

Se propone que esta enmienda entre en vigor el 1 de enero de 2021, junto con la adición del nuevo segundo párrafo.

- **Nº 12 (Alemania). Aclaración de la aplicación del código de restricción del túnel para el transporte de embalajes vacíos, sin limpiar, de conformidad con la sección 5.4.1.1.6.2.1 (a) y (b) del ADR**

En ADR 2017, se incluyó la posibilidad de simplificar la información del documento de transporte para los embalajes vacíos, sin limpiar, que contienen residuos de diferentes mercancías peligrosas. 5.4.1.1.6.2.1 se modificó como sigue:

"Además, en el caso:

(a) si las últimas mercancías peligrosas cargadas son mercancías de la clase 2, las informaciones previstas en el 5.4.1.1.1 c) pueden ser reemplazadas por el número de la clase "2";

(b) Si las últimas mercancías peligrosas cargadas son mercancías de las clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8 o 9, las informaciones relativas, tales como son previstas en 5.4.1.1.1 c), podrán ser reemplazadas por la mención "CON RESIDUOS DE [...]" seguido de la/s clase/s y peligro/s subsidiario/s, que correspondan a los diferentes residuos concernientes, por orden de numeración de las clases.

Por ejemplo, los embalajes vacíos no limpios que hayan contenido mercancías de la clase 3, transportados con embalajes vacíos no limpios que hayan contenido mercancías de la clase 8, presentando un peligro subsidiario de la clase 6.1, podrán ser designados en el documento de transporte como sigue:

"EMBALAJES VACIOS CON RESIDUOS DE 3, 6.1, 8."

En este caso de uso, no es posible asignar inequívocamente un código de restricción de túnel ya que diferentes embalajes vacíos, sin limpiar, pueden transportarse intencionalmente juntos y, por lo tanto, no se puede hacer referencia a un número ONU.

Del mismo modo, tal asignación no tendría sentido ya que los embalajes vacíos, sin limpiar, entran en la categoría de transporte 4 de conformidad con 1.1.3.6 y, por tanto, no están sujetos a restricciones de túnel (excepción: embalajes que entran en la categoría de transporte 0).

Además, se ha comprobado que no se puede asignar ningún código de túnel para el transporte de botellas de gas vacías sin limpiar de conformidad con 5.4.1.1.6.2.1 (a) del ADR, ya que en muchos casos los diferentes gases se devuelven juntos.

Por estas razones, conviene aclarar que el requisito de indicar el código de restricción del túnel no se aplica a los casos antes mencionados.

Propuesta

En 5.4.1.1.6.2.1 (a) de ADR, añadir lo siguiente después del punto y coma:

"No se indicará un código de restricción de túneles de acuerdo con 5.4.1.1.1 (k)".

En 5.4.1.1.6.2.1 (b) de ADR, añadir la siguiente frase al final:

"No se indicará un código de restricción de túneles de acuerdo con 5.4.1.1.1 (k)".

- **Nº 13 (España). Capítulo 7.2 - Disposiciones relativas al transporte en bultos**

El Capítulo 7.2 del ADR trata el transporte en bultos y, de acuerdo con el párrafo 7.2.4, cuando se muestra una disposición especial bajo una entrada en la Columna (16) de la Tabla A del Capítulo 3.2, esa disposición especial es aplicable.

La disposición especial V6 del ADR 7.2.4 está redactada de la siguiente manera:

“Los grandes recipientes para granel (GRG/IBC) flexibles deberán cargarse en vehículos cubiertos o en contenedores cerrados o en vehículos o contenedores entoldados. El toldo será de un material impermeable e incombustible.”.

A partir del ADR 2003, se asignó la disposición especial V6 a los números ONU 1442, 2427, 3211 y 3213.

A partir del ADR 2007, esta disposición especial ya no se refiere a estos números ONU, pero el texto de la disposición especial se mantuvo en el Capítulo 7.2.

En el RID 2007, se eliminó la disposición especial V6 y se reemplazó con la mención “(Reservado)”.

Sobre la base de lo anterior, parece que se ha mantenido un error en el texto desde 2007 y que la disposición especial V6 puede eliminarse.

Propuesta

Reemplazar la disposición especial V6 para que diga lo siguiente:

“(Eliminado)”.