

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

(18-03-2024)

Se analizarán en esta convocatoria las propuestas presentadas por las distintas delegaciones para su estudio en la Reunión Conjunta RID/ADR que se va a celebrar en Berna del 25 al 28 de marzo de 2024.

### ■ **Nº 1 (Unión de mantenedores de Vagones ((UIP)). Inspección de cisternas para las cuales ha pasado la fecha especificada para la inspección intermedia**

Ante las diferentes interpretaciones que existen relativas a las inspecciones periódicas de cisternas, la UIO propone modificar el tercer subpárrafo de 6.8.2.4.3 para que diga lo siguiente (el nuevo texto aparece en negrita):

*"Si se realiza una inspección intermedia más de tres meses antes de la fecha especificada, se realizará otra inspección intermedia a más tardar*

*(RID:) cuatro años/ (ADR:) tres años | dos años y medio*

*después de esta fecha anterior o, alternativamente, se podrá realizar una inspección periódica de acuerdo con 6.8.2.4.2.*

***Si la fecha especificada de la inspección intermedia tiene un retraso de más de tres meses, se debe realizar al menos una inspección intermedia de acuerdo con 6.8.2.4.3 antes del siguiente llenado o, alternativamente, se puede realizar una prueba periódica de acuerdo con 6.8.2.4. 2."***

Con esta redacción se aclara el procedimiento, que en gran medida es una práctica habitual en el sector ferroviario y que también se confirmó en reuniones anteriores del grupo de trabajo sobre cisternas.

### ■ **Nº 2 (España) Filling of multiple-element gas containers**

Los requisitos para el llenado de contenedores de gases de elementos múltiples (CGEM) de 4.2.4.5 deberían ser aplicables no sólo para el llenado de CGEM de las Naciones Unidas, sino también para otros que no sean CGEM de las Naciones Unidas. Son indicaciones generales de seguridad que deberían ser aplicables a todo tipo de CGEM. Por lo tanto, España considera necesario incluir en el Capítulo 4.3 los requisitos incluidos en 4.2.4.5. Para ello considera dos alternativas, una de ellas referenciando 4.2.4.5 en el Capítulo 4.3 y la otra, incluyendo los textos de 4.2.4.5 en las disposiciones pertinentes del Capítulo 4.3.

#### Alternativa 1

Incluir un nuevo 4.3.3.2.5 como sigue:

*"4.3.3.2.5 Los CGEM se cumplimentarán de conformidad con lo dispuesto en 4.2.4.5."*

#### Alternativa 2

Incluir un nuevo 4.3.3.2.5 como sigue (mismo texto que en 4.2.4.5.1-4.2.4.5.3):

*"4.3.3.2.5 Antes del llenado, se inspeccionará el CGEM para garantizar que está autorizado para transportar el gas y que se han cumplido las disposiciones aplicables del RID/ADR. Los elementos de los CGEM se llenarán según las condiciones de*

*funcionamiento. presiones, relaciones de llenado y disposiciones de llenado especificadas en la instrucción de embalaje P200 de 4.1.4.1 para el gas específico que se llena en cada elemento. En ningún caso se llenará un CGEM o un grupo de elementos como una unidad por encima de la presión de trabajo más baja de cualquier elemento determinado. Los CGEM no se llenarán por encima de su masa bruta máxima permitida."*

- **Nº 3 (Gas Licuado Europa (LGE)) Nota que acompañará al nuevo gráfico al final de la instrucción de embalaje P200 en 4.1.4.1**

Alemania propone añadir una nota aclaratoria en el nuevo gráfico introducido en las enmiendas de 2023, relativo a la selección de las proporciones de llenado correctas para las mezclas enumeradas en 2.2.2.3.

Resumen ejecutivo: En la sesión de otoño de la Reunión Conjunta celebrada en Ginebra en septiembre de 2023, se adoptaron las enmiendas propuestas en el documento ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/45, pero con una solicitud del representante de Alemania. que se agregue una nota para aclarar que el nuevo gráfico debe usarse para seleccionar las proporciones de llenado correctas para las mezclas enumeradas en 2.2.2.3.

En consecuencia, se propone insertar en 4.1.4.1 una nueva nota después del gráfico al final de P200 de la siguiente manera:

*"Nota: El gráfico anterior se puede utilizar para seleccionar las proporciones de llenado correctas para las mezclas enumeradas en 2.2.2.3".*

- **Nº 4 (Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)) Modificación de medidas transitorias para el mercado de botellas de acetileno**

Desde el 1 de julio de 2023, los cambios a 6.2.2.7.3 (k) y (l) junto con 1.6.2.19 requieren un marcado adicional para las botellas de acetileno existentes.

Si bien EIGA estuvo de acuerdo con los cambios propuestos, se ha demostrado que su aplicación es imposible para ciertos tipos de recipientes a presión (botellas) que no pertenecen a las Naciones Unidas, ya que, debido a su diseño, no tienen el espacio necesario en las zonas reforzadas para este marcado adicional.

**Ejemplos de cilindros de acetileno en los que es imposible aplicar la marca.**



En consecuencia, EIGA propone una nueva medida transitoria como sigue:

*“1.6.2.XX Los cilindros de acetileno, que son recipientes a presión que no pertenecen a las Naciones Unidas, construidos antes del 1 de julio de 2023 y que no estén marcados de conformidad con 6.2.2.7.3 (k) o (l) aplicables a partir del 1 de enero de 2023, podrán seguir siendo usado.”*

▪ **Nº 5 (Federación Rusa) Propuesta de enmiendas a 6.8.2.1.27 y 7.5.10**

6.8.2.1.27 del RID/ADR y 7.5.10 del ADR especifican los requisitos para el negro de carbón nº ONU 1361 II en el llenado de cisternas.

Sin embargo, el negro de humo transportado en cisternas se produce principalmente a partir de gas hidrocarburo y está clasificado según el número ONU 3190 por lo que, cuando se llenan cisternas con negro de humo que pertenece al grupo de embalaje II, es posible que no se apliquen los requisitos de protección electrostática.

Rusia propone aclarar la relación del negro de carbón no vegetal con el N° 1361 de la ONU de la siguiente manera:

Modificando la redacción de la primera frase del 6.8.2.1.27 del RID/ADR como sigue:

*“Los depósitos destinados al transporte de líquidos cuyo punto de inflamación no exceda de 60 °C o al transporte de gases inflamables, o de carbono nº ONU 1361 o de negro de humo nº ONU 3190, grupo de embalaje II, estarán vinculados a el chasis mediante al menos una buena conexión eléctrica”.*

Modificando la primera frase del punto 7.5.10 del ADR como sigue:

*"En el caso de gases o líquidos inflamables con un punto de inflamación igual o inferior a 60 °C, o carbón No. ONU 1361 o negro de humo No. ONU 3190, grupo de embalaje II, una buena conexión eléctrica desde el chasis del vehículo, la cisterna portátil o el contenedor-cisterna se establecerán a tierra antes de llenar o vaciar las cisternas.*

Añadir la siguiente nueva disposición especial al n.º ONU 1361:

*"El negro de humo, incluido el derivado de gas u otras materias primas no vegetales ni animales, que cumpla los criterios de la clase 4.2 se clasificará en el número ONU 3190".*

▪ Nº 6 (Federación rusa) Propuesta de modificación del punto 1.2.1 del Anexo A del ADR

Rusia opina que las definiciones de "masa bruta máxima permitida" y "masa neta máxima", recogidas en el texto de los Anexos A y B del Acuerdo ADR, no describen ni explican completamente estos conceptos. Por ejemplo, el concepto de masa neta de gases disueltos se encuentra en 1.1.3.6.3. Sin embargo, el disolvente en realidad no es un envase, por lo que no está claro si lo que se debe contar es la masa del gas sola o la masa total, incluido el disolvente.

En consecuencia, Rusia propone añadir las siguientes definiciones al punto 1.2.1 del anexo A del ADR:

- a) Por "masa neta de gas disuelto" se entiende la masa del gas excluido el disolvente;
- b) Por "masa bruta de gas disuelto" se entiende la masa del gas y del disolvente, excluida la masa del receptáculo y el material absorbente poroso.

▪ Nº 7 (Consejo Europeo de la Industria de Pinturas, Tintas de Imprenta y Colores para Artistas (CEPE)) Pinturas y tintas de impresión clasificadas como mezclas ambientalmente peligrosas (UN 3082 de Clase 9) y los requisitos para las pruebas de rendimiento relacionadas con el embalaje de pequeñas cantidades.

En septiembre de 2021 se otorgó una medida transitoria bajo RID/ADR para una exención del requisito de pruebas de rendimiento de embalajes para ciertos productos de pintura de ONU 3082. Esta medida transitoria menciona específicamente tres conservantes para pinturas a base de agua y tintas de impresión, clasificados como mezclas peligrosas para el medio ambiente (Clase 9) (principalmente debido a los altos 'factores M' asignados a estas sustancias).

Los conservantes son esenciales para el correcto funcionamiento y estabilización de las pinturas y tintas de impresión, en particular para evitar el deterioro del producto debido a la contaminación o durante el almacenamiento. La sustitución de estos conservantes es muy difícil por no decir imposible, ya que la industria no es capaz de identificar alternativas que igualen el rendimiento técnico.

Ahora se prevén (re)clasificaciones adicionales de sustancias altamente tóxicas según el CLP, lo que dará lugar a que más mezclas caigan en la Clase 9, aunque contengan niveles muy bajos (por ejemplo, < 0,025 %) de las sustancias en cuestión.

La continua falta de envases de plástico apropiados, aprobados por las Naciones Unidas, necesarios para transportar estas pinturas a base de agua y tintas de impresión en cantidades

de entre 5 y 30 litros presenta una situación muy difícil para los sectores mundiales de pinturas y tintas de impresión. Existen requisitos esenciales específicos para el embalaje de dichos productos; en particular, el embalaje debe poder abrirse y volverse a sellar de forma segura en múltiples ocasiones, para permitir el teñido de pinturas a base de agua en los puntos de venta (como tiendas de bricolaje), así como el uso repetido de concentrados de tinta al preparar tintas terminadas del mismo color para instalaciones de impresión. Además, ciertos productos y tecnologías de pinturas y tintas no son compatibles con los envases metálicos revestidos porque pueden reaccionar y provocar decoloración, una contaminación más grave del producto o una posible descomposición del producto (creando una situación peligrosa).

CEPE solicita ahora una modificación y extensión de la actual medida transitoria RID/ADR para paliar esta alarmante situación de falta de envases de plástico apropiados aprobados por las Naciones Unidas y la previsión de que la legislación aborde más (re)clasificaciones de estas sustancias según el CLP.

▪ **Nº 8 (España y la Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)) Nuevas medidas transitorias para cisternas portátiles en 6.7**

En reuniones previas, se propusieron cambios al RID/ADR/ADN sobre el uso de los términos “grado de llenado” e “índice de llenado”.

Según esto, las enmiendas a 6.7.4.15.1 (i)(iv) requerirían una modificación de las placas de las cisternas portátiles existentes, cambiando específicamente el “Grado de llenado” por “Masa máxima permitida llena de gas”; ver imagen a continuación.

|                                                       |                                     |                        |                           |                                    |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| INSULATION                                            |                                     | VACUUM INSULATED       |                           |                                    |
| HEAT INFLUX                                           |                                     | 6W                     |                           |                                    |
| HOLDING TIME                                          | PRODUCT                             | REFERENCE HOLDING TIME | INITIAL PRESSURE          | DEGREE OF FILLING AT 90%           |
|                                                       | UN 1963 HELIUM REFRIGERATED LIQUIDE | 48 DAYS                | 0 BAR GAUGE               | 4540 kg                            |
| LIQUIDE NITROGEN AT 98% NET                           |                                     | 1710 LITERS            | 1380 kg                   |                                    |
| Date of Initial Inspection and witness identification |                                     |                        |                           |                                    |
| Periodic test                                         |                                     |                        |                           |                                    |
| Inspected Approval Agency                             | Date Month-Year                     | Pressure bar gauge     | Inspected Approval Agency | Date Month-Year Pressure bar gauge |
|                                                       |                                     |                        |                           |                                    |

En la mayoría de los casos, el espacio de las placas de cisterna actuales es limitado y habría que instalar una placa nueva en colaboración con un organismo notificado.

Para algunas cisternas portátiles que ya están en uso, el fabricante de la unidad ya no existe, lo que hace difícil la fabricación de una nueva placa de cisterna.

Pero incluso si hubiera suficiente espacio en las placas de las cisternas existentes, no es factible realizar estos cambios en todas las cisternas portátiles en uso antes del 1 de julio de 2025.

Se propone insertar en 1.6.4 una nueva medida transitoria como sigue:

*“1.6.4.XX Cisternas portátiles construidas antes del 1 de enero de 2027 de conformidad con los requisitos vigentes hasta el 31 de diciembre de 2024, pero que, sin embargo, no cumplen los requisitos del 6.7.4.15.1 (i)(iv) aplicables como a partir del 1 de enero de 2025 podrá seguir utilizándose.”*

▪ **Nº 9 (Comité Europeo de Normalización (CEN)) Información sobre la labor del Grupo de Trabajo sobre Normas**

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

4. Se invita a los miembros de la Reunión Conjunta a asesorar a sus expertos para que participen en el proceso de redacción y revisión de estos puntos de trabajo a través de sus organismos nacionales de normalización.

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

| Organismo de normalización responsable | Ítem de trabajo No. | Referencia                     | Título                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------|---------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CEN/TC 23                              | 00023255            | prEN ISO 9809-4 rev            | Botellas de gas. Diseño, construcción y ensayos de botellas de gas y de tubos recargables en acero sin soldadura. Parte 4: Botellas de acero inoxidable con un valor Rm inferior a 1 100 MPa.              |
| CEN/TC 23                              | 00023258            | prEN 13807 rev                 | Botellas para el transporte de gas. Vehículos batería y contenedores de gas con elementos múltiples (CGEM). Diseño, fabricación, identificación y ensayo.                                                  |
| CEN/TC 268                             | 00268084            | prEN ISO 20421-1               | Recipientes criogénicos. Grandes recipientes transportables aislados por vacío. Parte 1: Diseño, fabricación, inspección y ensayo.                                                                         |
| CEN/TC 286                             | 00286C09            | EN 16728:2016+A2:2020/<br>prAC | Equipos y accesorios para GLP. Botellas transportables y recargables para gases licuados del petróleo (GLP) distintas de las botellas en acero soldado y soldadas por soldeo fuerte. Inspección periódica. |

▪ **Nº 10 (Finlandia) Documento de transporte de mercancías peligrosas: 5.4.1.1.3.1 Disposiciones especiales para residuos, incorporación de nombres técnicos**

La última frase de 5.4.1.1.3.1, dice:

*"Para los residuos no será necesario añadir la denominación técnica, tal como se prescribe en el Capítulo 3.3, disposición especial 274".*

Pero la intención de esta frase era conceder exención únicamente a los residuos de composición desconocida, clasificados de conformidad con 2.1.3.5.5, por lo que se propone añadir (subrayado):

*“Si se aplica la disposición para residuos establecida en 2.1.3.5.5, no será necesario añadir el nombre técnico, según lo prescrito en el Capítulo 3.3, disposición especial 274.”*

▪ **Nº 11 (Liquid Gas Europe) Definición revisada de gas licuado de petróleo**

Hace varios años, la industria del gas licuado de petróleo (GLP) introdujo el bioGLP, es decir, el GLP (C3/C4) de idéntica composición molecular, pero de origen bio/renovable. Sin embargo, la definición existente de GLP en el RID/ADR/ADN, descrito como producto del “petróleo”, ya no refleja ni el origen renovable del bioGLP ni el GLP convencional de origen gas natural.

Liquid Gas Europe propone acordar una definición revisada de GLP en RID/ADR/ADN.

▪ **Nº 12 (Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)) Modificación de requisitos para el mercado de cilindros de acetileno no ONU**

Desde el 1 de julio de 2023, los cambios a 6.2.2.7.3 (k) (iii) y (l) (iii) requieren un marcado adicional para las botellas de acetileno nuevas.

EIGA ha observado que su aplicación ha resultado imposible para los cilindros de acetileno que no pertenecen a las Naciones Unidas.

EIGA propone revisar el 6.2.3.9 existente añadiendo una nueva desviación de la siguiente manera:

*“6.2.3.9.9 Marcado de cilindros de acetileno*

*6.2.3.9.9.1 En el caso de cilindros para acetileno disuelto Nº ONU 1001, el marcado deberá realizarse de conformidad con 6.2.2.7.3(k) (i) y (ii) y 6.2.2.7.3 (k) (iii) o, en el caso de que sólo esté marcada “Tara S”, la masa total podrá ser reemplazada por la carga máxima de acetileno, excluyendo el gas de saturación, precedida por las letras “MAX” y seguida por las letras “KG”. ”*

La propuesta está alineada con la norma EN ISO 13769 que se aplica en varios países. Esta norma da la definición de “Tara S”.

▪ **Nº 13 (Asociación Europea de Gases Industriales (EIGA)) Modificación de los requisitos para recipientes a presión autorizados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América**

I. Introducción

1. 1.1.4.7 del RID/ADR/ADN permite la importación y exportación de gases en recipientes a presión autorizados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América.

2. En las partidas de 1.1.4.7.1 y 1.1.4.7.2 se utiliza la palabra “gases”, lo que implica que sólo se aplica a los recipientes a presión que transporten sustancias de la Clase 2 y no a otras sustancias.

3. En la instrucción de embalaje P200 también se enumeran sustancias que no pertenecen a la clase 2 (gases), pero que también pueden transportarse en recipientes a presión.

EIGA cree que 1.1.4.7 debería aplicarse a todas las sustancias de las clases enumeradas en las tablas de P200 y propone dos alternativas para una nueva redacción como sigue (el texto nuevo está subrayado, el texto eliminado está tachado).

#### Alternativa 1

1.1.4.7.1 Importación de recipientes a presión ~~para gases~~

1.1.4.7.2 Exportación de recipientes a presión ~~para gases~~ y recipientes a presión vacíos y sin limpiar

#### Alternativa 2

1.1.4.7.1 Importación de sustancias ~~gaseosas~~ enumeradas en la instrucción de embalaje P200

1.1.4.7.2 Exportación de ~~gases~~, sustancias enumeradas en la instrucción de embalaje P200 y recipientes a presión vacíos y sin limpiar

Los cambios propuestos también permitirán la importación y exportación de “recipientes a presión DOT” que contengan otras sustancias incluidas en P200 que no estén clasificadas en la Clase 2, p. UN 1052 FLUORURO DE HIDRÓGENO ANHIDRO, que es fundamental para la industria europea pero no está disponible en el mercado europeo con la calidad requerida.

#### Nº 14 (Países bajos) Definición de “vehículo cerrado” en el punto 1.2.1 del ADR

Los países Bajos proponen modificar la definición de vehículo cerrado para explicar que las carrocerías de los vehículos cerrados se construirán exclusivamente con paneles rígidos, puesto que el Reglamento Modelo de las Naciones Unidas en 1.2.1 contiene una definición de “unidad de transporte de carga cerrada”, que excluye las unidades de carga con lados y partes superiores de tela.

Se propone modificar en 1.2.1 del ADR la definición de vehículo cerrado para que diga (las palabras nuevas están subrayadas y las palabras eliminadas, tachadas):

*“Vehículo cerrado” significa un vehículo que tiene una carrocería que encierra totalmente su contenido mediante estructuras permanentes con superficies completas y rígidas. Un vehículo que tiene una carrocería con lados o parte superior de tela no se considera un vehículo cerrado ~~que pueda cerrarse.~~*

La siguiente tabla muestra una descripción general de las definiciones de superestructuras de vagones y vehículos:

| RID 2023                                                                                                              | ADR 2023                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>“vagón abierto”:</b> un vagón con o sin laterales y un tablero trasero, cuyas superficies de carga están abiertas; | « <b>Vehículo abierto</b> »: un vehículo cuya plataforma no tiene superestructura o que sólo está provista de paneles laterales y un tablero trasero; |
| <b>Por “vagón de chapa”</b> se entiende un <i>vagón abierto</i> provisto de una escota para proteger la carga;        | <b>“Vehículo con chapa”:</b> un vehículo abierto provisto de una chapa para proteger la carga;                                                        |
| <b>Por “vagón cerrado”</b> se entiende un <i>vagón</i> con laterales o techo fijos o móviles;                         | <b>“Vehículo cerrado”:</b> un vehículo que tiene una carrocería que puede cerrarse;                                                                   |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>"Contenedor abierto"</b> significa un <i>contenedor abierto</i> o un contenedor basado en plataforma;                                                                                                                                                                                                 | <b>"Contenedor abierto"</b> significa un contenedor abierto o un contenedor basado en plataforma;                   |
| <b>"Contenedor de chapa"</b> : un <i>contenedor abierto</i> equipado con una chapa para proteger las mercancías cargadas;                                                                                                                                                                                | <b>"Contenedor de chapas"</b> : un contenedor abierto equipado con una chapa para proteger las mercancías cargadas; |
| <b>Por "contenedor cerrado"</b> se entiende un contenedor totalmente cerrado que tiene un techo rígido, paredes laterales rígidas, paredes laterales rígidas y un suelo. El término incluye <i>contenedores</i> con techo abatible en los que la furgoneta de techo debe cerrarse durante el transporte; |                                                                                                                     |

■ **Nº 15 (Francia) Informe de la reunión sobre la mejora de la notificación de sucesos en el transporte de mercancías peligrosas, celebrada los días 23 y 24 de octubre de 2023**

Cuando ocurre un suceso durante una operación de mercancías peligrosas (transporte, carga, descarga, etc.), algunos elementos del informe están disponibles en poco tiempo porque son elementos fácticos. Por el contrario, algunos otros elementos necesitan más investigaciones para ser definidos. Por lo tanto, en relación al ALSP del CSM, se deberá introducir la noción de informe a corto plazo y de informe a largo plazo para los informes de 1.8.5.

Para alinearse con CSM ASLP para la presentación de informes, se debe incluir una nota en el RID que aclare qué parte del informe a corto plazo, que estaría en el RID, se superpone con la presentación de informes sobre CSM ASLP y qué parte está sujeta a la declaración dentro de las 72 horas bajo CSM ASLP.

Se considera que en el informe a corto plazo deberían incluirse los siguientes puntos:

- (a) información general (nombre de la empresa, tipo de actividad...);
- (b) fecha y lugar del suceso;
- (c) naturaleza de la operación realizada en el momento del suceso;
- d) el contexto del suceso (incluido el tipo de suceso ferroviario);
- e) la descripción de la infraestructura (descripción de la carretera);
- f) participación de las autoridades;
- (g) pérdida de contención;
- h) personas heridas;
- i) número de unidades de transporte implicadas.

Además, se propone introducir una herramienta informática que facilite la presentación de informes. La reunión conjunta debería examinar la manera de introducir tal herramienta. El Comité de Transportes Interiores (ITC) probablemente podría promover esta idea incluyendo este tema en el programa de trabajo (estrategia del ITC: apoyar las nuevas tecnologías e innovaciones).

■ **Nº 16 (Francia) transporte de mercancías peligrosas (modificaciones en 1.8.5.1, 1.8.5.2 y 1.8.5.4)**

La puesta en marcha de la propuesta nº 15 anterior (informes de sucesos a corto y largo plazo), implica modificaciones en 1.8.5.1 y 1.8.5.2 para aclarar que todos los participantes deben proporcionar información sobre la parte que le compete.

Francia propone modificar 1.8.5.1 y 1.8.5.2 de la siguiente manera (texto nuevo subrayado, texto eliminado tachado):

*"1.8.5 Notificaciones de sucesos relacionados con mercancías peligrosas*

*1.8.5.1 Si se produce un accidente o incidente grave que corresponda a los criterios definidos en 1.8.5.3, tiene lugar durante la carga, llenado, transporte o descarga de mercancías peligrosas en el territorio de una Parte Contratante, el cargador, el llenador, el transportista, el descargador o el destinatario, ~~respectivamente~~, deberán asegurarse de que se presente un informe conforme al modelo prescrito en 1.8.5.4. a la autoridad competente de la Parte Contratante de que se trate. La notificación deberá ser conforme al modelo indicado en 1.8.5.4 y consistirá en un informe a corto plazo enviado a más tardar 72 h después del suceso, seguido de un informe a largo plazo enviado [4/6] meses después del suceso. El informe coyuntural deberá contener la información como tal en el modelo de presentación de informes 1.8.5.4. Las obligaciones de información de los participantes en la cadena de transporte se consideran cumplidas una vez que hayan facilitado la información relativa a sus respectivas funciones según su mejor conocimiento. Si es necesario, la autoridad competente podrá solicitar más información pertinente. en el último mes del suceso*

*1.8.5.2 La Parte Contratante deberá, a su vez, si es necesario, presentar un informe a la Secretaría de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa recopilando la información contenida en los informes de los participantes en la cadena de transporte con vistas a informar a las otras Partes Contratantes. "*

Se propone también añadir el siguiente capítulo:

*"1.8.5.4 Modelo de informe sobre sucesos durante el transporte de mercancías  
Informe corto plazo 72 h*

.....

- **Nº 17 (Liquid Gas Europe) Propuesta de modificación de la instrucción de embalaje P200 del apartado 4.1.4.1 del RID/ADR para permitir ampliar de 10 a 15 años el intervalo entre las inspecciones periódicas de las botellas de gas licuado de petróleo fabricadas según EN 14140**

La medida transitoria 1.6.2.9 permite a la autoridad (autoridades) competentes del país (países) donde se realiza la inspección periódica y el transporte permitir un período de 15 años entre inspecciones periódicas para las botellas de gas licuado de petróleo (GLP) EN 14140, fabricados antes del 1 de enero de 2015. Sin embargo, 4.1.4.1 P200 (12) (1.3) no incluye actualmente la norma EN 14140 como norma según la cual se puede considerar que el período entre inspecciones periódicas se amplía de 10 a 15 años para las botellas fabricadas a partir del 1 de enero de 2015.

Liquid Gas Europe propone modificar la instrucción de embalaje P200 (12) (1.3) en 4.1.4.1 del RID/ADR para permitir que el intervalo, sujeto a la aprobación de la autoridad nacional competente, entre las inspecciones periódicas de las botellas de GLP fabricadas según EN

14140 después del 1 de enero de 2015 permita que transcurran 15 años entre inspecciones periódicas de conformidad con el RID/ADR, de acuerdo con un código técnico aceptado por la autoridad nacional competente.

■ **Nº 18 (Países Bajos) Exención para el cálculo del tiempo de espera real de los contenedores-cisterna y las cisternas portátiles únicamente para desplazamientos por carretera**

Los vehículos cisterna quedan exentos del cómputo del tiempo de espera real. No sólo la duración de los viajes es relativamente corta, sino que también la presencia del conductor para influir, si es necesario, en las condiciones del depósito, hace que la activación prematura del dispositivo de alivio de presión se de en raras ocasiones.

Cuando los contenedores-cisterna o cisternas portátiles se utilicen únicamente para desplazamientos por carretera, es decir, sin transbordo a otro, o desde otro modo de transporte, se aplicarán las mismas condiciones que para los vehículos-cisterna, por lo que se propone eximir también estas operaciones de transporte del cálculo del tiempo de espera real.

Las modificaciones serían las siguientes:

Al final del párrafo 4.2.3.7.1 (solo ADR), añadir una nueva nota que diga:

*"Podrá prescindirse del cómputo del tiempo de espera real para el transporte en cisterna portátil cuando el viaje de dicha cisterna portátil se realice sin transbordo en o desde otros modos de transporte o vehículo, sin transporte marítimo en vehículo de carretera o sin almacenamiento temporal intermedio. "*

Al final del párrafo 4.3.3.5 en la columna de la derecha (solo ADR), añadir una nueva nota que diga:

*"Podrá prescindirse del cómputo del tiempo de espera real cuando el viaje se realice sin transbordo en o desde otros modos de transporte o vehículos, sin transporte desde o por mar en vehículo de carretera, o sin transporte desde o por mar en vehículo de carretera o sin intermediarios. almacenamiento temporal."*

■ **Nº 19 (Asociación Europea de Fabricantes de Botellas (ECMA)) Recipientes a presión contruidos de acuerdo con EN 17339**

El recipiente a presión de tipo 4 es un recipiente a presión completamente envuelto con un revestimiento que no comparte carga y un refuerzo compuesto tanto en la parte cilíndrica como en los extremos de la cúpula.

Si bien el transporte de la mayoría de los recipientes a presión para su montaje o mantenimiento puede incluirse en el RID/ADR, existe una cuestión específica que debe abordarse para los recipientes a presión de tipo 4 contruidos de conformidad con la norma EN 17339, *Botellas de gas transportables. Botellas y tubos compuestos de carbono completamente envueltos para hidrógeno*.

Los recipientes a presión contruidos de conformidad con la norma EN 17339 están específicamente aprobados para el transporte de HIDRÓGENO COMPRIMIDO ONU 1049. Después de su construcción, el recipiente a presión normalmente se traslada a un tercero para su incorporación en un vagón/vehículo batería o en un contenedor de gas de elementos múltiples (MEGC).

Los recipientes a presión, si bien están aprobados para el transporte de hidrógeno comprimido ONU 1049, podrían transportar aire comprimido ONU 1002 o nitrógeno comprimido ONU 1066 o gas comprimido ONU 1956, n.e.p. Si bien esto no se considera inseguro, es necesario garantizar que el transporte se realice de acuerdo con la normativa.

Las exenciones relacionadas con el transporte de gases (ver 1.1.3.2 (c)) tienen un límite de 200 kPa (2 bar) y se considera que aumentarlo no sería práctico ya que podría eximir el transporte de muchos gases. de la normativa.

Se propone incorporar una nueva disposición especial para transportar recipientes a presión contruidos de conformidad con la norma EN 17339, ya sea como recipientes a presión individuales o como elementos de un vagón/vehículo batería o un CGEM cuando se llenan con aire comprimido UN 1002 o nitrógeno comprimido UN 1066 o ONU 1956 Gas comprimido, n.e.p.

*"xxx Recipientes a presión fabricados según EN 17339, Cilindros de gas transportables. Los cilindros y tubos compuestos de carbono completamente envueltos para hidrógeno destinados al transporte de ONU 1049, HIDRÓGENO COMPRIMIDO pueden transportarse para fines de montaje, mantenimiento o eliminación con hasta 20 bar. de ONU 1002 AIRE COMPRIMIDO o ONU 1066 NITRÓGENO COMPRIMIDO o ONU 1956 GAS COMPRIMIDO, N.E.P., siempre que cada recipiente a presión esté marcado de conformidad con 5.2.1 y etiquetado de conformidad con 5.2.2.*

*Los cierres de los recipientes a presión estarán protegidos durante el transporte.*

*Cuando los vagones/vehículos batería y los contenedores de gas de elementos múltiples contruidos con recipientes a presión fabricados según EN 17339 para el transporte de HIDRÓGENO COMPRIMIDO ONU 1049, podrán transportarse con fines de montaje, mantenimiento o eliminación con AIRE COMPRIMIDO ONU 1002 o UN 1066 NITRÓGENO COMPRIMIDO o ONU 1956 GAS COMPRIMIDO, N.E.P. siempre que el vagón batería/vehículo batería o MECG esté rotulado de conformidad con 5.3.1.*

*El documento de transporte incluirá la siguiente mención: "Transporte conforme a la disposición especial xxx".*

Además, en el Capítulo 3.2, Cuadro A, para los números ONU 1002, 1066 y 1956, se insertará "xxx" en la columna (6).

Esta disposición especial permitirá que el transporte de recipientes a presión contruidos de conformidad con la norma EN 17339 y de vagones/vehículos batería y CGEM que incorporen elementos contruidos según la norma EN 17339 se transporten con fines de montaje, mantenimiento o eliminación mientras contengan 1002 AIRE COMPRIMIDO o ONU 1066 NITRÓGENO COMPRIMIDO o ONU 1956 GAS COMPRIMIDO, N.E.P.

- **Nº 20 (Asociación Europea de Fabricantes de Botellas (ECMA)) Recipientes a presión contruidos según un código de diseño reconocido por una autoridad nacional competente**

Los recipientes a presión para el almacenamiento de gases a alta presión en ubicaciones fijas han sido históricamente recipientes a presión metálicos que podían tener una construcción sin costuras o soldada. Hoy en día existen recipientes a presión que pueden tener un revestimiento no metálico con una envoltura de material compuesto.

Una de las principales razones para utilizar recipientes a presión de construcción compuesta es tener un peso menor cuando se instalan, por ejemplo, en el tejado de un edificio.

Para mantener la integridad de los recipientes a presión, estos se transportarían con uno de los tres gases siguientes: ONU 1002 Aire comprimido, ONU 1066 Nitrógeno comprimido o ONU 1956 Gas comprimido, n.e.p.

5. Estos recipientes a presión no están destinados a ser utilizados para el transporte de gases.
6. Los recipientes a presión se construyen según códigos de diseño reconocidos por una autoridad nacional competente.
7. Las exenciones relacionadas con el transporte de gases (ver 1.1.3.2 (c)) tienen un límite de 200 kPa (2 bar) y se considera que aumentar esta presión no sería práctico ya que podría eximir el transporte de muchos gases de la normativa.

Se propone añadir una disposición especial para permitir el transporte de recipientes a presión contruidos de conformidad con un código de diseño reconocido por una autoridad nacional competente para su transporte con fines de montaje, mantenimiento o eliminación mientras contengan ONU 1002 Aire comprimido o ONU 1066 Nitrógeno comprimido o ONU 1956 Gas comprimido, n.e.p.

*"xxx Los recipientes a presión fabricados según códigos de diseño reconocidos por una autoridad nacional competente podrán transportarse para fines de montaje, mantenimiento o eliminación con hasta 20 bar de AIRE COMPRIMIDO ONU 1002 o NITRÓGENO COMPRIMIDO ONU 1066 o GAS COMPRIMIDO ONU 1956, N.E.P. siempre que cada uno El recipiente a presión está marcado de acuerdo con 5.2.1 y etiquetado de acuerdo con 5.2.2.*

*Los cierres de los recipientes a presión estarán protegidos durante el transporte.*

*El documento de transporte incluirá la siguiente mención: "Transporte conforme a la disposición especial xxx".*

Además, en el Capítulo 3.2, Cuadro A, para los números ONU 1002, 1066 y 1956, se añadirá "xxx" en la columna (6).

■ **Nº 21 (Alemania) Transporte bajo control de temperatura – requisitos según ADR/ADN 7.1.7.4.2**

Para el transporte bajo control de temperatura, la segunda frase de ADR/ADN 7.1.7.4.2 estipula que la temperatura debe medirse mediante dos sensores independientes. Si el requisito de "dos independientes" se relaciona con el suministro de energía o con la medición de temperatura está abierto a interpretación.

Para el transporte a temperatura controlada, según la segunda frase de ADR/ADN 7.1.7.4.2, la temperatura del espacio aéreo interior debe medirse mediante dos sensores independientes. El requisito de sensores independientes podría interpretarse en el sentido de que los sensores deben tener fuentes de alimentación independientes para garantizar la redundancia en caso de fallo del sensor. Por otro lado, también podría interpretarse que los sensores deben instalarse en diferentes puntos de la unidad de transporte para que la medición de la temperatura se tome en diferentes lugares de la unidad de transporte. Esto último favorecería el hecho de que se mide la temperatura del aire, y dentro de la unidad de

transporte pueden aparecer diferentes zonas de temperatura. Además, la última frase de ADR/ADN 7.1.7.4.2 requiere una fuente de alimentación para el sistema de alarma alimentada independientemente del sistema de refrigeración, lo que sugeriría que la independencia requerida en la segunda frase no se refiere a la fuente de alimentación.

Alemania solicita que se aclare si la segunda frase de ADR/ADN 7.1.7.4.2 requiere sensores con fuentes de alimentación independientes o si se requieren dos mediciones de temperatura independientes en diferentes puntos dentro de la unidad de transporte.

▪ **Nº 22 (Suecia) Transporte de material animal que contenga sustancias infecciosas (ONU 3373)**

Cada vez se descubre más material animal que contiene sustancias infecciosas y existe la necesidad de poder transportar, p.e. cadáveres infectados a mayor escala y de forma segura.

Los códigos de contenedores para graneles BK1 y BK2 están asignados a ONU 3373 Sustancia biológica, categoría B (solo material animal). En Suecia es difícil encontrar este tipo de contenedores multimodales para graneles aprobados. Además, no existe ninguna disposición especial para el transporte a granel, identificada por el código "VC" asignado a este número ONU en la columna (17) para facilitar el transporte urgente.

Para ONU 3291 Residuos clínicos, no especificados n.e.p. (Categoría B) Se asigna la provisión especial a granel "VC3". En opinión de Suecia, parece apropiado y lógico que "VC3" también se asigne al número ONU 3373, que también se aplica a las sustancias de la categoría B.

"VC3" permite el transporte a granel en vagones/vehículos o contenedores especialmente equipados de acuerdo con las normas especificadas por la autoridad competente del país de origen. La autoridad competente para el transporte de mercancías peligrosas podrá entonces decidir las condiciones de transporte adecuadas junto con la autoridad nacional responsable de la salud humana y animal. También existen regulaciones europeas para enfermedades animales transmisibles. Para permitir el transporte a granel de mayores volúmenes y cantidades de material animal que contenga sustancias infecciosas.

Suecia propone asignar una disposición especial para el transporte a granel "VC3" en la columna (17) de la Tabla A del Capítulo 3.2, al material animal clasificado bajo ONU 3373,

Pregunta adicional y trabajo adicional.

6. De acuerdo con la situación descrita anteriormente para la Categoría B, el material animal también puede clasificarse en la Categoría A (números ONU 2814 y 2900) y, en opinión de Suecia, es importante que los cadáveres infectados que contengan sustancias de la categoría A también puedan clasificarse. transportados a granel bajo ciertas condiciones. Los códigos de contenedores para graneles BK1 y BK2 ya están asignados a los números ONU 2814 y 2900 (terceras entradas (material animal), respectivamente) y no se ha asignado ninguna disposición especial para graneles, identificada por el código "VC", a estos números ONU en la columna (17). lo que causa dificultades cuando es necesario transportar rápidamente para su eliminación grandes cantidades de cadáveres que contienen sustancias infecciosas, p. incineración.

7. De acuerdo con las instrucciones de embalaje P620 (ONU 2814 y ONU 2900) y P650 (ONU 3373), la autoridad competente podrá autorizar embalajes alternativos para el transporte de material animal. Por tanto, parece adecuado que la autoridad competente también tenga la

posibilidad de autorizar el transporte de material animal a granel en condiciones de transporte adecuadas.

8. Suecia se pregunta si otros países creen que sería apropiado asignar también provisiones especiales a granel, p. VC3, al material animal clasificado bajo ONU 2814 o ONU 2900. Esto facilitaría que la autoridad competente apruebe un transporte seguro de mercancías infecciosas voluminosas en condiciones específicas cuando se produzcan brotes de diferentes enfermedades. También podría insertarse para estos números ONU la disposición especial existente para el transporte a granel "VC3". Además, se podría considerar si la aprobación debería ser expedida por la autoridad competente del país de origen y quizás también por la autoridad competente de cada país afectado por el transporte específico.

Sobre la base de esta información, a Suecia le gustaría escuchar las opiniones de otros países sobre si sería prudente asignar una disposición especial a granel al número ONU 3549. Las condiciones de transporte apropiadas para los desechos se decidirían entonces a nivel nacional junto con la autoridad nacional responsable de los derechos humanos. salud. Si se apoya este camino a seguir, también debería discutirse si solo la autoridad competente del país de origen debería aprobar el transporte o si las autoridades competentes de todos los países afectados por un transporte deberían participar en el proceso de aprobación.

- **Nº 23 (Alemania y la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)) Informe sobre las reuniones tercera y cuarta del grupo de trabajo informal sobre aprendizaje electrónico**

En las reuniones anteriores del IWG, los participantes acordaron aplicar la opción de capacitación por aprendizaje electrónico únicamente para la capacitación de actualización. Por lo tanto, el documento de propuesta contenía enmiendas al 8.2.2.5. Se planeó insertar un nuevo 8.2.2.5.4 en ADR. En este nuevo párrafo se introdujeron disposiciones para el aprendizaje electrónico. Contenía disposiciones de limitación, control de acceso, calidad y vinculación a la formación presencial.

El grupo de trabajo informal acordó que el término "aprendizaje electrónico" en este documento se utiliza para una fase de autoaprendizaje que es asíncrona con el instructor. Es decir, el instructor no está disponible durante el autoaprendizaje. Es posible consultar con un instructor en el resto de la formación teórica o en la formación práctica. Esta oportunidad de autoaprendizaje está disponible únicamente para la capacitación de actualización.

La propuesta planteaba la exigencia de una modificación consiguiente en 8.2.2.6 para la aprobación del aprendizaje electrónico por parte de la autoridad competente.

- **Nº 24 (Suiza) Corrección de la traducción del término inglés "load compartment" en las versiones francesa y alemana**

La traducción del término inglés "load compartimiento" no es uniforme en las versiones francesa y alemana de RID/ADR/ADN.

En consecuencia, se propone conservar un solo término en cada idioma y corregir los términos incorrectos.

- **Nº 25 (Secretaría) Armonización de RID/ADR/ADN con las Recomendaciones de Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas**

I. Propuestas de enmiendas a 2.1.5.2, P006 y LP03

Con el objetivo de armonizar el transporte de baterías de RID/ADR/ADN con las Recomendaciones de Naciones Unidas, se proponen las siguientes enmiendas a 2.1.5.2, P006 y LP03

Modificar 2.1.5.2 tal como fue adoptado por la Reunión Conjunta en su sesión de otoño de 2023 para que diga lo siguiente (el nuevo texto está en negrita):

“2.1.5.2 Dichos artículos podrán contener además pilas o baterías. Las pilas y baterías de **metal litio, ion litio y ion sodio** que sean parte integral del artículo deberán ser de un tipo que haya demostrado cumplir con los requisitos de prueba del Manual de Pruebas y Criterios, Parte III, subsección 38.3. Para los artículos que contengan prototipos de pilas o baterías de metal litio, iones de litio o iones de sodio transportados para pruebas, o para los artículos que contengan pilas o baterías de **metal litio, ion litio y ion sodio** fabricados en series de producción de no más de 100 pilas o baterías, Se aplicarán los requisitos de la disposición especial 310 del Capítulo 3.3.”

Modificar el primer párrafo del nuevo (5) en 4.1.4.1, instrucción de embalaje P006, tal como fue adoptado por la Reunión Conjunta en su sesión de otoño de 2023, que quedará como sigue (texto nuevo en negrita):

*“5) Artículos que contengan prototipos de pilas o baterías de litio **o pilas o baterías de ion de sodio** en preproducción cuando estos prototipos se lleven a cabo para pruebas o ciclos de producción de no más de 100 pilas o baterías de litio **o pilas o baterías de ion de sodio** que sean de un tipo que no haya cumplido con los requisitos de prueba del Manual de Pruebas y Criterios, Parte III, inciso 38.3 deberá cumplir además con lo siguiente:”*

Modificar el primer párrafo del nuevo (4) en 4.1.4.3, instrucción de embalaje LP03, adoptada por la Reunión Conjunta en su sesión de otoño de 2023, que quedará como sigue (texto nuevo en negrita):

*“4) Artículos que contengan prototipos de pilas o baterías de litio **o pilas o baterías de ion de sodio** en preproducción cuando estos prototipos se lleven a cabo para pruebas o ciclos de producción de no más de 100 pilas o baterías de litio **o pilas o baterías de ion de sodio** que sean de un tipo que no **haya** cumplido con los requisitos de prueba del Manual de Pruebas y Criterios, Parte III, inciso 38.3 deberá cumplir además con lo siguiente:”*

II. Propuesta adicional para cambiar el nombre de la marca de batería.

Estas enmiendas reemplazan las enmiendas ya adoptadas por la Reunión Conjunta para hacer referencia a la “marca de batería de litio o batería de iones de sodio”.

3.3.1, SP 188 En (f):

- En la primera frase, sustituir “marca de batería de litio” por “marca de batería”.
- En la nota, sustituir “(marca de batería de litio)” por “(marca de batería)”.
- En la primera frase del último párrafo, sustitúyase “marca de batería de litio” por “marca de batería”.

5.2.1.9 Modificar el título para que diga “**Marca de batería**”.

5.2.1.9.1 Después de “pilas o baterías de litio”, insertar “o pilas o baterías de iones de sodio”.

5.2.1.9.1 Reemplazar “disposición especial 188” por “disposiciones especiales 188 o 400”.

5.2.1.9.2 Modificar el título de la figura 5.2.1.9.2 para que diga "**Marca de batería**".

5.2.2.1.12.1 Reemplazar “baterías de litio” por “baterías de litio o baterías de iones de sodio” y “marca de batería de litio” por “marca de batería”.

- **Nº 26 (Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC)) Aclaración del papel del expedidor en la expedición de vagones-cisterna, contenedores-cisterna y cisternas portátiles para el transporte de gases licuados refrigerados (cargados y vacíos sin limpiar)**

En reuniones previas, se aprobaron las siguientes propuestas de modificación de los puntos 4.3.3.5 y 4.3.3.6, de la siguiente manera:

- Modificar 4.3.3.5 añadiendo la siguiente nueva frase al final: “No es necesario cumplir los requisitos de 4.3.3.5 para cisternas/contenedores-cisterna vacíos y sin limpiar”.
- Modificar 4.3.3.6 para que diga (nueva redacción en cursiva, subrayada):

"4.3.3.6 No se ofrecerán al transporte cisternas/contenedores-cisterna:

- a) En una situación de vacío que pueda producir una fuerza hidráulica inaceptable debido a un aumento de volumen dentro del depósito;
- b) Cuando haya fugas;
- c) Cuando estén dañados hasta tal punto que puedan verse afectados la integridad del contenedor-cisterna o sus medios de elevación o sujeción;
- d) A menos que el equipo de servicio haya sido examinado y se haya determinado que está en buen estado de funcionamiento;

y para gases licuados refrigerados:

- e) A menos que se haya determinado el tiempo real de retención del gas licuado refrigerado que se transporta;
- f) A menos que la duración del transporte, después de tomar en consideración los posibles retrasos que puedan producirse, no exceda del tiempo de espera real;
- g) A menos que la presión sea constante y se haya reducido a un nivel tal que pueda alcanzarse el tiempo de retención real;
- h) Cuando esté vacío, sin limpiar, a menos que la presión se haya reducido a un nivel que garantice que los dispositivos de alivio de presión no se activen durante el transporte."

Esto, a su vez, aún puede conducir a la activación prematura de los dispositivos limitadores de presión, con todos los retrasos y costes que conlleva, y esto es exactamente lo que la UIC se propuso remediar inicialmente.

Durante la discusión de esta propuesta, la UIC indicó que la reducción de la presión de las cisternas vacías y sin limpiar debe realizarse lo antes posible antes de su entrega para el transporte;

Con base en lo anterior, la UIC propone añadir al Capítulo 4, “Obligaciones de seguridad de los participantes”, concretamente a 1.4.2.1.1 “Expedidor”, un nuevo párrafo f) como sigue:

*"f) en el caso de cisternas que transporten gases licuados refrigerados, se garantizará que se ha determinado el tiempo de retención real o, en el caso de cisternas vacías y sin limpiar, que la presión se ha reducido suficientemente."*