

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

(30-10-2024)

Se analizarán en esta convocatoria las propuestas presentadas por las distintas delegaciones para su estudio en la Reunión del WP15, que tendrá lugar en Ginebra del 5 al 8 de noviembre de 2024.

- **Nº 11 (UK). Documentos del vehículo en la cabina del conductor**

Reino Unido considera adecuado clarificar, en los capítulos 8.1.2.1 y 8.1.2.2, dónde se deben llevar los documentos de abordaje y propone sustituir "a bordo de la unidad de transporte" por "en la cabina del conductor de la unidad de transporte".

- **Nº 12 (Finlandia) Chaleco de seguridad: ropa de alta visibilidad**

8.1.5.2 requiere un chaleco de seguridad para cada miembro de la tripulación del vehículo. Opina Finlandia que la ropa de seguridad apropiada podría ser un chaleco, pero también otra prenda que cubra el torso y los brazos, es decir, una chaqueta, un abrigo o cualquier ropa apropiada.

En consecuencia, propone usar el término "ropa de alta visibilidad", ampliamente utilizado y que se encuentra en el título de la norma EN ISO 20471 de referencia.

Esta propuesta aclara el requisito para que la ropa de alta visibilidad no tenga que ser un chaleco. Además, se armonizarán las diferentes versiones lingüísticas.

Dependiendo de si el Grupo de Trabajo acepta esta propuesta, el asunto se remite a título informativo a la Reunión Conjunta RID/ADR/ADN o al grupo de trabajo permanente del RID. Sin embargo, las regulaciones del RID utilizan una terminología ligeramente diferente (ropa de seguridad).

- **Nº 13 (Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)) Catálogo de preguntas para los exámenes de conducción ADR – Conceptos generales**

La IRU considera que la creación de un catálogo de preguntas ayudaría a estandarizar los exámenes de conducción ADR. Para ello, propone la siguiente estructura general y los requisitos clave relevantes, así como la creación de un equipo profesional para la elaboración, mantenimiento y modificación periódica del catálogo de preguntas.

Estructura

De manera similar al Catálogo de preguntas en ADN, el catálogo de ADR debe tener una estructura temática. Cada ítem de esta estructura temática tendrá un número definido de preguntas.

Contenido

Las preguntas de opción múltiple pueden ser facilitadas por las autoridades competentes de las Partes contratantes, las organizaciones intergubernamentales o las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por el CEPE o el Consejo Económico y Social.

Las preguntas se pueden enviar en un formato editable específico. Este formato se puede crear en una hoja de cálculo.

Cada pregunta presentada debe incluir una referencia precisa al texto del ADR.

Cada pregunta deberá ser adecuada para el grupo destinatario; Por lo tanto, el grado de dificultad se fijará en función del nivel de conocimientos del conductor. Para ello, deben evitarse las preguntas y respuestas largas o complejas.

Debería establecerse un equipo profesional como un grupo de trabajo informal. Este equipo tendrá un presidente y un vicepresidente. Los miembros del equipo podrán ser delegados por la autoridad competente de las Partes Contratantes o por organizaciones no gubernamentales. El papel de este equipo será el siguiente:

- (a) Recopilación de preguntas de opción múltiple;
- (b) Filtrado;
- (c) Verificación;
- (d) Categorización en función de la estructura temática del catálogo;
- (e) Asignar a la pregunta un número de identificación único;
- (f) Identificación del grado de dificultad;
- (g) Mantenimiento del catálogo;
- (h) Modificación del catálogo debido a las modificaciones bienales de la ADR.

IV. Idioma

El catálogo de preguntas se preparará en alemán, francés, inglés y ruso.

V. Mantenimiento y actualizaciones

El equipo profesional que se establezca puede asumir la responsabilidad de mantener, modificar y actualizar el catálogo de preguntas.

En cada enmienda bienal del ADR, se modificará por lo menos el 10% del número total de preguntas del catálogo. Estas preguntas modificadas se refieren a las categorías básicas y a todas las categorías especializadas (tanques, clase 1 y clase 7).

El catálogo completo de preguntas (incluidas las respuestas correctas, las respuestas incorrectas y las referencias) se publicará en el sitio web de la CEPE. El catálogo estará en formato descargable pero no editable. El titular inicial de los derechos de autor será la CEPE.

■ Nº 14 (Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)) Duración de los exámenes de ADR

La duración mínima de los exámenes de conducción ADR está claramente regulada en 8.2.2.7 del ADR. La duración mínima de las pruebas para los cursos de formación básica y su examen de actualización se regula en la cuarta frase del artículo 8.2.2.7.1.6:

"La duración de estos exámenes será de 45 y 30 minutos, como mínimo, respectivamente."

La duración mínima de los exámenes para los cursos de formación especializada y su examen de actualización se regula en la tercera frase del artículo 8.2.2.7.2.3:

"La duración de estos exámenes será de 30 y 20 minutos, como mínimo, respectivamente."

En la práctica, este requisito es muy difícil de cumplir. Muchas Partes Contratantes regulan el tiempo máximo permitido para los exámenes de conducción ADR. En general, este tiempo máximo permitido es de entre 1 y 2 minutos para cada pregunta de opción múltiple.

De acuerdo con 8.2.2.7.1.6 y 8.2.2.7.2.3, el número mínimo de preguntas es:

- 25 para los exámenes de los cursos de formación básica y 15 para los exámenes posteriores a los cursos de perfeccionamiento de formación básica;
- 15 para los exámenes de los cursos de formación de especialización y 10 para los exámenes posteriores a los cursos de perfeccionamiento de la especialización.

Si se calcula 1 minuto por pregunta, el tiempo máximo para estos exámenes será inferior al tiempo mínimo regulado.

Las Partes Contratantes tienen la posibilidad de aumentar el número de preguntas u organizar exámenes prácticos, pero esto no es obligatorio.

Un conductor bien preparado o un experto en ADR podría hacer el examen en menos tiempo. Por ejemplo, un examen con 25 preguntas podría resolverse en 3 minutos.

En consecuencia, la IRU propone suprimir:

- la cuarta frase de 8.2.2.7.1.6.
- la tercera frase de 8.2.2.7.2.3.

■ **Nº 15 (Países Bajos en nombre del grupo de trabajo informal sobre vehículos electrificados (IWG-EV)) Modificación del valor de deceleración.**

Para el ADR 2025 se introduce un nuevo conjunto de disposiciones en el capítulo 9.2, para vehículos eléctricos de batería y alimentados con hidrógeno.

Se ha descubierto que el valor de la desaceleración, como señal para cerrar las válvulas de cierre de los contenedores de hidrógeno en caso de accidente con un vehículo de pila de combustible de hidrógeno, es demasiado bajo. Se propone aumentar este valor, modificando el apartado b) del artículo 9.2.4.5.3 para que diga lo siguiente (subrayado el texto nuevo, suprimido texto tachado):

b) a una deceleración de 8,0 $m.s^{-2}$ durante 0,7 s ~~contra el sentido de la marcha;~~"

El valor actual, tal como se representa en el ADR 2025, es demasiado bajo y conducirá a un corte repetido del suministro de hidrógeno. Se dice que el apagado de emergencia dañará la membrana interna de la pila de combustible y limitará su vida útil. Para limitar el cierre a situaciones reales de accidente, se elige el valor de 8,0 $m.s^{-2}$, que se limita a una deceleración que se puede lograr con un frenado brusco. Se elige un dígito detrás del valor para permitir una dispersión en la práctica entre 7,5 $m.s^{-2}$ y 8,4 $m.s^{-2}$. Se decide no expresar el valor como un equivalente de "G" porque el valor G puede variar de la posición en la tierra entre 9.789 $m.s^{-2}$ y 9.832 $m.s^{-2}$.

Cuando se adopte en el WP.15, se propone incluir esta decisión como una "interpretación" en el sitio web de la CEPE para ayudar a los fabricantes a finalizar los diseños.

■ **Nº 16 (UK) Sección 9.7.6 – Protección trasera de los vehículos**

Este documento recoge dos propuestas para aclarar los requisitos del ADR 9.7.6 con respecto a la protección trasera de los vehículos y la distancia mínima requerida entre la pared posterior de la cisterna y la parte posterior del parachoques, para garantizar una interpretación uniforme.

Existe un firme apoyo a que todas las cisternas, independientemente de su construcción, tengan un parachoques colocado al menos 150 mm desde la pared posterior de la cisterna (véanse las figuras 9.7.6.1.1 y 9.7.6.1.2).

Dado que la definición se describe ahora como "entre la pared posterior de la cisterna y la parte posterior del parachoques", esto causaría una posible reducción en la medición del parachoques a la cisterna para algunas partes contratantes, igualmente para otras partes contratantes esto puede resultar en un pequeño aumento.

Para establecer un requisito claro para la resistencia del parachoques al impacto desde la parte trasera, se propone que las disposiciones del Reglamento de las Naciones Unidas No. 58 (Dispositivo de protección contra empotramiento trasero) se apliquen mediante ADR 9.7.6. Esto establecerá un requisito de resistencia armonizado para la protección que brindan los parachoques en la parte trasera de la cisterna.

Cabe señalar que las enmiendas propuestas utilizan el término «cisterna» para describir el punto de referencia, dado que incluye tanto el casco como cualquier equipo de servicio. Con respecto a las cisternas de doble pared, se ha incluido una nota en la que se recoge que para estas cisternas se mide desde la pared más externa de la cisterna.

También debe tenerse en cuenta que 9.8.5 (Protección trasera de MEMUs) incluye el requisito de un parachoques suficientemente resistente al impacto trasero según los requisitos de 9.7.6 y, por lo tanto, también se debe considerar aquí la modificación de 9.8.5.

Propuesta 1

Modificar ADR 9.7.6 para que diga lo siguiente:

"9.7.6 Protección trasera de vehículos

9.7.6.1 Se instalará un parachoques en la parte trasera del vehículo. La construcción del parachoques deberá cumplir con los requisitos técnicos del Reglamento de las Naciones Unidas n.º 58 (dispositivo de protección contra empotramiento trasero) modificado por al menos la serie 03 de enmiendas en el momento de la matriculación, o en el momento de la entrada en servicio si la matriculación no es obligatoria.

La cara trasera del parachoques se situará a una distancia mínima de 150 mm de la parte más trasera de la cisterna (o de sus accesorios salientes en contacto con la sustancia transportada). Se medirá como se especifica en las figuras 9.7.6.1.1, 9.7.6.1.2 y 9.7.6.3.

Figura 9.7.6.1.1

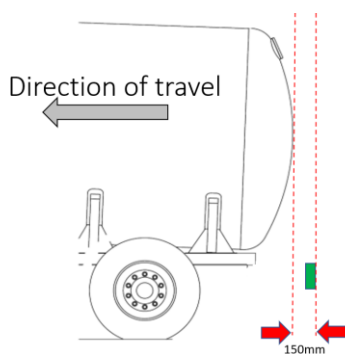
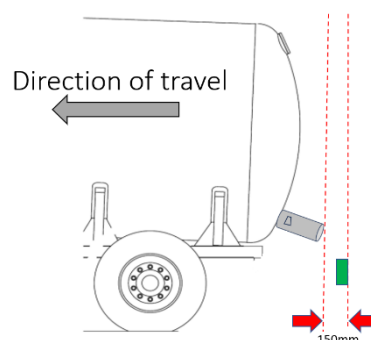


Figura 9.7.6.1.2



9.7.6.2 Las cisternas con una abertura de llenado o descarga en la parte trasera del tanque, así como las cisternas de residuos accionados por vacío o las cisternas basculantes destinadas a sustancias pulverulentas o granulares, pueden tener, como alternativa a los requisitos de posición para el parachoques, una protección adicional para cualquier accesorio trasero de la cisterna. La protección adicional estará constituida por un perfil metálico que tenga un módulo de sección de al menos 20 cm³ en la sección más débil.

9.7.6.3 En el caso de las cisternas de doble pared, se considerará que la parte trasera de la cisterna es la parte trasera de la pared más externa.

9.7.6.4 Las disposiciones de los puntos 9.7.6.1 y 9.7.6.2 no se aplican a los vehículos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas en contenedores cisterna, MEGC o cisternas portátiles.

9.7.6.5 Para la protección de las cisternas contra daños por impacto lateral o vuelco, véanse 6.8.2.1.20 y 6.8.2.1.21 o, para las cisternas portátiles, 6.7.2.4.3 y 6.7.2.4.5."

Propuesta 2

En la sección 1.6.5 se establece la siguiente medida transitoria:

"Los vehículos matriculados o que entren en servicio si la matriculación no es obligatoria antes del 1 de enero de 2029, que no cumplan los requisitos del artículo 9.7.6 aplicables a partir del 1 de enero de 2027, podrán seguir utilizándose."

Estas enmiendas asegurarán una interpretación uniforme de la medición que se requiere entre la parte trasera de la cisterna y el parachoques trasero. También aplicará los requisitos técnicos del Reglamento de las Naciones Unidas n.º 58 (dispositivo de protección contra empotramiento trasero) y, por lo tanto, garantizará que el parachoques trasero cumpla con los requisitos específicos. Dado que se están aplicando nuevas especificaciones técnicas, y que probablemente hayan sido interpretaciones erróneas anteriores, se propone una medida transitoria para permitir que se sigan utilizando los vehículos existentes.

- **Nº 17 (UK en nombre del Grupo de Trabajo informal BLEVE) Informe y propuesta del grupo de trabajo informal sobre la reducción del riesgo de explosión por expansión del vapor de un líquido en ebullición.**

El Grupo de Trabajo BLEVE, ha estado elaborando los requisitos técnicos para los escudos térmicos (ADR 9.7.9.2) y los "Sistemas automáticos de extinción de incendios en motores" (ADR 9.7.9.1).

La instalación de estos dispositivos será obligatoria para todos los vehículos nuevos FL y EX/III a partir del 1 de enero de 2029 (véanse los puntos 1.6.5.23 a 1.6.5.25). No existe ningún requisito obligatorio para que los vehículos que entren en servicio antes del 1 de enero de 2029 estén equipados con dichos dispositivos.

En este documento se informa sobre los progresos realizados y se formulan propuestas para modificar el ADR 9.7.9.2 con requisitos técnicos para los escudos térmicos.

Escudos térmicos (ADR 9.7.9.2)

Se han realizado avances significativos, que han dado lugar a las propuestas que se presentan a continuación.

Propuestas

Enmiendas propuestas a ADR 9.7.9.2 (enmiendas propuestas en negrita y subrayadas):

"9.7.9.2 Los siguientes vehículos estarán equipados con una protección térmica capaz de mitigar la propagación de un incendio desde todas las ruedas:

- (a) Vehículos FL que transporten gases inflamables licuados y comprimidos con un código de clasificación que incluya una F;
- (b) Vehículos FL que transportan líquidos inflamables del grupo de embalaje I o del grupo de embalaje II; y
- (c) Vehículos EX/III.

NOTA: El objetivo es evitar la propagación del fuego a la carga, por ejemplo, con escudos térmicos u otros sistemas equivalentes, ya sea:

- (a) por distribución directa de la rueda a la carga; o
- (b) por dispersión indirecta de la rueda a la cabina y más allá a la carga.

Se considera que se cumple este requisito si los vehículos tienen guardabarros de acero, con soportes de acero, que cubren la parte superior de cada rueda en cada eje del vehículo. Se podrán utilizar otros tipos de escudos térmicos o materiales alternativos siempre que sean resistentes al incendio de un neumático que alcance al menos 1200 °C durante 45 minutos.

Las ruedas delanteras de los vehículos que no estén colocadas bajo la carga podrán quedar exentas del requisito de protección térmica si:

(a) están provistos de sistemas de control de presión y temperatura que advierten al conductor con una advertencia sonora o visual si la temperatura o la presión de una rueda o neumático está fuera de su rango normal de funcionamiento; y

(b) La estructura de la cabina es de acero y tiene una pared trasera que no tiene ventanas ni aberturas".

Sistemas automáticos de extinción de incendios para compartimentos del motor (ADR 9.7.9.1)

Se crea un grupo de trabajo para abordar esta cuestión.

■ **Nº 19 (UK) Requisitos de ADR 7.5.11, CV1 (1)**

CV1 se aplica a una multitud de entradas de las Naciones Unidas. El texto completo del CV1 (1) se proporciona a continuación, pero, en resumen, CV1 (1) (a) y (b) prohíbe la carga y descarga de una mercancía peligrosa aplicable en un lugar público, área urbanizada o de otro modo sin permiso de la autoridad competente cuando se utilice CV1 (1) (a) o aviso previo cuando se utilice CV1 (1) (b), a menos que las operaciones sean urgentemente necesarias para la seguridad.

ADR 7.5.11, CV1 (1) dice:

"CV1 (1) Se prohíben las siguientes operaciones:

- a) Cargar o descargar mercancías en un lugar público en una zona urbanizada sin permiso especial de las autoridades competentes;
- b) La carga o descarga de mercancías en un lugar público distinto de una zona urbanizada sin previo aviso a las autoridades competentes, a menos que estas operaciones sean urgentemente necesarias por razones de seguridad".

Reino Unido ha estado deliberando sobre si el "permiso especial" al que se hace referencia en el ADR puede concederse de forma general o debe concederse específicamente caso por caso.

La concesión de este permiso especial permitiría, por lo general, la carga y descarga de un determinado número ONU, independientemente de quién llevara a cabo la descarga y la carga y en cualquier lugar público o zona urbanizada. Por ejemplo, la autoridad competente podría expedir un permiso especial genérico para un ONU determinado y declarar que no es necesario solicitar más permisos especiales para la carga y descarga de este artículo en lugares públicos o zonas urbanizadas durante un período de tiempo determinado. A juicio del Reino Unido, no se puede conceder un permiso especial de esa índole para varios números ONU, ya que puede ser necesario aplicar diferentes consideraciones dentro del permiso especial.

Mientras que, al otorgar el permiso especial específicamente, operaría para permitir que solo un cargador y descargador específico cargue y descargue, y nuevamente solo para un número de ONU específico. Esto se haría caso por caso, considerando los méritos de cada solicitud de un permiso especial individualmente.

A juicio del Reino Unido, el texto del párrafo 1 del artículo CV1 del ADR debe interpretarse en el sentido de que los permisos especiales sólo deben expedirse caso por caso. Sin embargo, solicitan la opinión de otros Estados contratantes.

■ **Nº 20 (Alemania) Aclaración de los requisitos del punto 9.3.4.2 para los vehículos EX/III**

Las disposiciones relativas a los requisitos aplicables a las carrocerías de los vehículos EX/III se basan en una tecnología de materiales antigua. Además, la redacción del punto 9.3.4.2 correspondiente no es clara y genera incertidumbre para los fabricantes de carrocerías. Aquí, entre otras cosas, se plantea la cuestión de si el panel de suelo también forma parte del cuerpo, de acuerdo con 9.3.4.2.

Con respecto al comportamiento del cuerpo frente al fuego, el punto 9.3.4.2 hace referencia a la clasificación de resistencia al fuego B-s3-d2 (de acuerdo con la norma EN 13501-1:2007 + A1:2009), lo que significa que durante la clasificación se examina principalmente si, cuando se expone al fuego, el material contribuye al fuego en una medida limitada. Esto significa que no se pueden derivar declaraciones sobre el efecto de aislamiento o la entrada de calor en la carrocería de los vehículos EX/III de esta clasificación de fuego requerida. Por lo tanto, los posibles peligros de un incendio accidental no se tienen en cuenta en los requisitos existentes que deben cumplir los organismos.

Sobre la base de los resultados de ensayos realizados, debe regularse claramente en el ADR que el panel del suelo, que debe considerarse crítico en caso de incendio accidental, debe incluirse en el concepto de protección contra incendios de los vehículos EX/III. Además, cubrir el panel del suelo con chapa de acero evitaría que las llamas llegaran directamente al

interior de la carrocería en poco tiempo, pero no un aumento inaceptable de la temperatura en la superficie interior del compartimento de carga.

En consecuencia, se propone modificar el artículo 9.3.4.2 como sigue (enmiendas en negrita):

*"El cuerpo, **incluido el panel del suelo**, estará fabricado con materiales resistentes al calor y a las llamas con un espesor mínimo de 10 mm. Se considera que los materiales clasificados como clase B-s3-d2 según la norma EN 13501-1:2007 + A1:2009 cumplen este requisito.*

***El panel del suelo será de acero y su superficie interior estará cubierta con materiales que cumplan el mismo requisito.** Si el material utilizado para las demás partes del cuerpo es metálico, todo el interior del cuerpo deberá estar recubierto de materiales que cumplan el mismo requisito."*

E insertar la siguiente disposición transitoria:

"1.6.5.26 Los vehículos EX/III matriculados por primera vez o que hayan entrado en servicio antes del 1 de enero de 2029 y que no cumplan los requisitos del punto 9.3.4.2 aplicables a partir del 1 de enero de 2027 podrán seguir utilizándose."

Estas enmiendas aclaran que el panel del suelo, que debe considerarse crítico en caso de incendio accidental, debe tenerse en cuenta en el concepto de protección contra incendios de los vehículos EX/III. Al cubrir el panel del suelo con chapa de acero, se evita el posible paso de las llamas, que se produjeron después de poco tiempo en el incendio accidental. De este modo, se puede retrasar una posible propagación del fuego o una posible explosión de las sustancias explosivas.

▪ **Nº 21 (Alemania) Corrección de la nota a pie de página b de las instrucciones escritas (párrafo 5.4.3.4)**

En la versión actual de la ADR, la nota b de las instrucciones escritas en el párrafo 5.4.3.4 solo hace referencia a la etiqueta de peligro número 9.

Pero la nota b de las instrucciones escritas en el párrafo 5.4.3.4 no solo debe hacer referencia a la etiqueta de peligro número 9, sino también a la etiqueta de peligro número 9A.

Por lo tanto, en la nueva versión del ADR 2027, la enumeración de los números de las etiquetas de peligro en la nota a pie de página b de las instrucciones escritas del punto 5.4.3.4 debe modificarse en consecuencia:

- En 5.4.3.4, en la cuarta página de las instrucciones escritas, en la nota b de pie de página, sustituir "8 ó 9" por "**8, 9 o 9A**".
- Enmienda consiguiente: En la nota 4 del artículo 8.1.5.3, sustituir "8 ó 9" por "**8, 9 o 9A**".

▪ **Nº 22 (UK) Definición de "miembro de la tripulación de un vehículo" – ADR 1.2.1**

El ADR 8.3.1 establece claramente que:

"Aparte de los miembros de la tripulación del vehículo, no se podrán transportar pasajeros en las unidades de transporte que transporten mercancías peligrosas".

La prohibición 8.3.1 de transportar pasajeros se aplica a todo tipo de pasajero, excepto "Miembros de la tripulación del vehículo". El ADR 1.2.1 define este término de la siguiente manera:

«Por "miembro de la tripulación de un vehículo" se entenderá el conductor o cualquier otra persona que acompañe al conductor por motivos de seguridad, protección, formación u operación;»

Reino Unido ha estado examinando qué se entiende por "Razones operativas" en ADR 1.2.1 y si la definición de "miembro de la tripulación de un vehículo" requiere que los acompañantes del conductor estén allí para apoyar al conductor, o la operación del transporte, de alguna manera para ser considerados tripulación del vehículo.

La interpretación que hace el Reino Unido de la definición es que exige que toda persona que acompañe a un conductor esté allí en calidad de apoyo del conductor o de la operación de transporte. Este apoyo debe abarcar al menos uno de los cuatro ámbitos mencionados en el ADR 1.2.1, a saber, por motivos de seguridad, protección, formación o por razones operativas.

El Reino Unido opina que "Razón operativa" es cualquier motivo relacionado con la función o el propósito previsto de la operación de transporte. Por ejemplo, una tripulación que apoya la recogida y el transporte de residuos que contienen mercancías peligrosas.

Sin embargo, quieren saber cómo interpretan otras Partes Contratantes esta definición de "miembro de la tripulación de un vehículo" y qué entienden por "Razones operativas".

▪ **Nº 23 (UK) Documentos que deben transportarse en la unidad de transporte**

Los documentos que deben llevarse en la unidad de transporte se especifican en 8.1.2 y se dividen en dos partes: 8.1.2.1 enumera tres documentos que deben estar en la unidad de transporte (y en la cabina del conductor a partir de ADR 2025), y 8.1.2.2 enumera otros tres documentos cuando así lo requiera ADR.

2.8.1.2.1 (d) es el requisito de tener identificación con fotografía. En el apartado b) del punto 8.1.2.2 se enumera como documento separado el certificado de formación de conductores. Ambos documentos incluyen una fotografía. Esto plantea una cuestión de cumplimiento, dado que el ADR considera actualmente la identificación con fotografía y el certificado de formación de conductores como dos documentos separados; ¿Está permitido que el certificado de formación del conductor "sustituya" a la identificación con fotografía?

La mayoría aceptaría permitir que el certificado de capacitación para conductores "sustituya" a la identificación con fotografía. Por lo tanto, para formalizar esta posición se hace la siguiente propuesta.

Añadir la nota siguiente en el apartado d) del punto 8.1.2.1:

"NOTA: Cuando un conductor o un miembro de la tripulación lleve consigo su certificado de formación de conductor, no se requiere un documento de identificación con fotografía por separado."

▪ **Nº 24 (UK) Supresión de 8.3.4 de la lista de excepciones de 1.1.3.6.2**

Las exenciones relativas a las cantidades transportadas por unidad de transporte figuran en 1.1.3.6.2. En la lista se incluye la Parte 8 (a excepción de algunas subsecciones de la Parte 8, que podrían denominarse las "excepciones a la exención").

Citar 8.3.4 dentro de estas "excepciones a la exención" es innecesario, porque la exención 1.1.3.6.2 incluye "8.1.5.2 – equipo que se llevará a bordo de la unidad de transporte", que es el requisito de llevar aparatos de iluminación portátiles conforme a 8.3.4.

3.8.3.4 establece que *"El aparato de alumbrado portátil utilizado no deberá presentar ninguna superficie metálica susceptible de producir chispas"*, pero dado que no se requiere ningún aparato de alumbrado portátil (debido a la exención de los equipos que deben transportarse en la unidad de transporte), no es necesario citar el punto 8.3.4.

Se propone modificar la lista de excepciones a la Parte 8 en la lista de 1.1.3.6.2, suprimiendo 8.3.4.

▪ **Nº 25 (Suiza) Transporte de mercancías en la categoría de transporte 4 y mercancías sin código de restricción en túneles**

Desde que se introdujeron las disposiciones en el ADR 2007, se ha mejorado la redacción de los textos y se han eliminado las incoherencias. Sin embargo, dos cuestiones no se han resuelto completamente: el paso por túneles de carretera de mercancías de la categoría de transporte 4 (código de restricción (E)) y las mercancías sin código de restricción (-).

Suiza propone que, a la luz de la experiencia adquirida desde la introducción de estas disposiciones, el Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercaderías Peligrosas vuelva a examinar estas cuestiones. El objetivo es determinar en qué medida las prácticas actuales divergen, determinar si estas divergencias son problemáticas y, en caso afirmativo, introducir enmiendas a la solución alternativa de controversias para garantizar la aplicación armonizada de los requisitos.

Suiza invita a las Partes Contratantes a responder a las siguientes preguntas:

- a) ¿Está autorizado en su país el transporte de mercancías de categoría 4 a través de túneles de categoría E, que cumplen todos los requisitos de ADR (por ejemplo, marcado de placa de color naranja, certificado de conductor)?
- b) ¿Considera aceptable el riesgo de transportar una gran cantidad de mercancías de la categoría 4 a través de un túnel en el marco del régimen 1.1.3.6? ¿Crees que el riesgo depende del tipo de mercancía?
- c) ¿Cree usted que deberían imponerse cantidades máximas para el paso de mercancías de la categoría 4 bajo el régimen 1.1.3.6 a través de túneles de la categoría E?
- d) ¿Cuál es la justificación de seguridad para mantener el código (E) para las mercancías de la categoría 4 que solo pueden transportarse en paquetes y no pueden

Con arreglo a los puntos 1.9.5.2.2 y 8.6.3.1, las mercancías peligrosas no están sujetas a ninguna restricción de paso por el túnel cuando se indica "(-)" en lugar de un código de túnel. Las mercancías en cuestión se enumeran en el anexo del documento.

Estas disposiciones se basan en la hipótesis de que el peligro que plantea el paso a través de túneles es insignificante. Por lo tanto, hay casos en los que las unidades de transporte equipadas con marcas de placa de color naranja están autorizadas a pasar por túneles de categoría E.

Suiza invita a las Partes Contratantes a responder a las siguientes preguntas:

- a) ¿Autoriza el paso a través de túneles de mercancías sin código de restricción (marcadas con “(-)”) cargadas junto con otras mercancías, cuando el valor calculado de acuerdo con 1?1.3.6.4 se supera únicamente debido a las mercancías sin código de restricción?
- b) De no ser así, ¿estaría de acuerdo con una enmienda a la ADR para autorizar explícitamente dichos envíos?

Sobre la base de las respuestas y de los ejemplos concretos, el Grupo de Trabajo tal vez desee acordar enmendar determinadas disposiciones a fin de eliminar las incoherencias que no estén justificadas desde el punto de vista de la seguridad, y formalizar determinadas prácticas existentes.

Anexo

Lista de mercancías de la categoría de transporte 4 transportadas únicamente en bultos

Clase	Clasificación	Tipo de mercancía	Nº Naciones Unidas.	Cantidades limitadas	Código de túnel
1	1.4S	Fuegos artificiales, detonadores, cargas sin detonador, señales, dispositivos de extinción	0044, 0070, 0105, 0110, 0131, 0173, 0174, 0193, 0323, 0337, 0345, 0349, 0366, 0367, 0368, 0373, 0376, 0384, 0404, 0405, 0432, 0441, 0445, 0454, 0455, 0456, 0460, 0481, 0500, 0506, 0507, 0513, 0514	0	(E)
1	1.4S	Cartuchos, cartucheras	0012, 0014, 0055	5 kg	(E)
2	6A, 6F, 6T	Artículos que contengan mercancías peligrosas.	3537, 3538, 3539	0	(E)
3	F3		3540		
4.1	F4		3541		
4.2	S2, S6		3542		
4.3	W3		3543		
5.1	O3		3544		
5.2	P1, P2		3545		
6.1	T10		3546		
8	C11		3547		
9	M5		3548		
4.1	F1	Chatarra de caucho	1345	1 kg	(E)

<i>Clase</i>	<i>Clasificación</i>	<i>Tipo de mercancía</i>	<i>Nº Naciones Unidas.</i>	<i>Cantidades limitadas</i>	<i>Código de túnel</i>
4.1	F1, F4	Fósforos, encendedores	1331, 1944, 1945, 2254, 2623	5 kg	(E)
7		Material radiactivo	2908, 2909, 2910, 2011	0	(-)
9	M5	Dispositivos de extinción, artículos	3268, 3499, 3508, 3559	0	(E)

Lista de mercancías sin código de restricción de túnel

<i>Clase</i>	<i>Clasificación</i>	<i>Tipo de mercancía</i>	<i>Número de la ONU</i>	<i>Cantidades limitadas</i>	<i>Categoría de transporte</i>
6.2	I1, I2, I3	Sustancias infecciosas, categoría A	2814, 2900, 3549	0	0
6.2	I4	Sustancias biológicas, categoría B	3373	0	-
6.2	I3	Residuos médicos o clínicos	3291	0	2
7		Material radiactivo (disposición especial)	2919, 3331	0	0
7		Material radiactivo	2908, 2909, 2910, 2911	0	4
9	M6, M7	Sustancias peligrosas para el medio ambiente	3077, 3082	5 kg/5 L	3
9	M11	Vehículos, propulsados por gas inflamable o líquidos inflamables alimentados o alimentados por baterías, unidades de transporte fumigadas	3166, 3171, 3359		-
9	M11	Vehículos propulsados por baterías de iones de litio, litio metálico o iones de sodio	3556, 3557, 3558	0	-