

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

(20-03-2024)

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 2 al 5 de abril de 2024.

■ **Nº 1 (Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU)). Estandarización de los exámenes de conducción ADR**

La formación y evaluación de los conductores ADR es crucial para garantizar y mantener la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas. En el ADR existen disposiciones para la formación y el examen de los conductores, pero el contenido del examen no está estandarizado.

La IRU propone crear un grupo de trabajo informal para desarrollar un Catálogo de preguntas.

■ **Nº 2 (Fuels Europe) Mercado de un vehículo cisterna con los números ONU 1202, 1203 y 3475**

En los últimos años se ha detectado un fuerte aumento en el consumo de combustible E85-Superetanol. Este combustible se compone de entre un 50 y un 85 por ciento de etanol y al menos un 15 por ciento de gasolina (según EN 15293). Este producto se lleva bajo ONU 3475.

Si un vehículo cisterna transporta varios productos, incluido el número ONU 3475, necesitará:

- a) placas de color naranja en la parte delantera y trasera; y
- b) placas de color naranja con el número de identificación de peligro y el número ONU de cada una de las sustancias transportadas en un compartimento.

Un semirremolque estándar se fabrica con 9 compartimentos, por lo que es necesario colocar 20 placas naranjas en esta unidad de transporte estándar, (2 en blanco y 9 codificadas a cada lado del camión).

A continuación, se muestra un ejemplo de vehículo cisterna de 6 compartimentos:



Fuels Europe propone modificar el punto 5.3.2.1.3 del ADR para que diga lo siguiente (la nueva redacción está subrayada):

“Para los vehículos cisterna o unidades de transporte que tengan uno o más cisternas que transporten sustancias con los números ONU 1202, 1203, 1223 o 3475, o combustible de aviación clasificado con los números ONU 1268 o 1863, pero ninguna otra sustancia peligrosa, el color naranja No será necesario colocar las placas prescritas en 5.3.2.1.2 si las placas fijadas en la parte delantera y trasera de conformidad con 5.3.2.1.1, llevan el número de identificación de peligro y el número ONU prescrito:

- *para el n° ONU 3475; o*
- *para la sustancia más peligrosa transportada, es decir, la sustancia con el punto de inflamación más bajo en ausencia de sustancia con el número ONU 3475.”*

Esta propuesta limitaría los riesgos de errores de calificación. La información al costado es más confusa y es más fácil pasar por alto una placa con el número ONU 3475 entre una docena de placas naranjas.

En muchas situaciones de accidente, la placa naranja delantera o trasera es la información más visible cuando los bomberos llegan al lugar. La codificación de esta placa naranja permitirá a los bomberos disponer de una información más rápida.

Esta propuesta es una adaptación a la evolución de combustibles de menos emisiones. Cada vez más países introducen la obligación de utilizar combustibles con mayor porcentaje de etanol.

▪ **Nº 3 (Finlandia) Exenciones relacionadas con la naturaleza de la operación de transporte:**
1.1.3.1 (a) Transporte de mercancías peligrosas por particulares

Las mercancías peligrosas vendidas a los consumidores al por menor, son seguras para su uso por parte del consumidor y, en consecuencia, también se consideran seguras para el transporte. Por tanto, estas mercancías están exentas según 1.1.3.1 (a).

Finlandia opina que el párrafo 1.1.3.1 (a) también se aplica a las mercancías peligrosas de los pasajeros (particulares) en automóviles y autobuses, como las mercancías en los bolsos de los pasajeros, las bolsas de la compra y el equipaje. No obstante, desearía conocer la opinión del Grupo de Trabajo sobre esta interpretación.

▪ **Nº 4 (Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (OICA)) 9.2.2.3 Circuitos exentos de protección mediante fusible o disyuntor automático**

La creciente electrificación de la flota de vehículos implica la proliferación de circuitos eléctricos de alta potencia para alimentar los sistemas de dirección eléctrica.

Los sistemas de dirección eléctrica pueden alcanzar intensidades de corriente temporales tan elevadas como las de las demás exenciones enumeradas en el punto 9.2.2.3; es decir, la situación para los sistemas de dirección eléctrica es similar a la de, p.ej., el sistema eléctrico de elevación del eje.

Para garantizar el dimensionamiento adecuado de los circuitos eléctricos y el funcionamiento seguro de los sistemas de dirección, se propone modificar 9.2.2.3, añadiendo “desde la batería de arranque hasta el equipo de dirección eléctrica” a la lista de

circuitos exentos de protección por fusible o disyuntor automático de la siguiente manera (nuevo texto en negrita):

“9.2.2.3 Fusibles y disyuntores

Todos los circuitos estarán protegidos por fusibles o disyuntores automáticos, excepto los siguientes:

- De la batería de arranque al sistema de arranque en frío;*
- De la batería de arranque al alternador;*
- Del alternador a la caja de fusibles o disyuntores;*
- De la batería de arranque al motor de arranque;*
- Desde la batería de arranque hasta la caja de control de potencia del sistema de frenado de resistencia (ver 9.2.3.1.2.), si este sistema es eléctrico o electromagnético;*
- De la batería de arranque hasta el mecanismo eléctrico de elevación del eje del bogie;*
- **De la batería de arranque hasta el equipo de dirección eléctrica.***
- Los circuitos no protegidos anteriores serán lo más cortos posible”.*

▪ **Nº 5 (Países Bajos) Aplicación de equipos eléctricos en el Capítulo 9.7.**

Los Países Bajos proponen la modificación del título del 9.7.8 y del primer párrafo del 9.7.8.1, para ampliarlo a todas las categorías de vehículos contempladas en el 9.7. Por ejemplo, la protección adicional, pero también la desconexión de baterías adicionales, deberían cumplir con los requisitos del Capítulo 9.2, según corresponda.

Para ello se propone modificar 9.7.8, 9.7.8.1 y 9.7.8.2 de la siguiente manera (el nuevo texto está subrayado, el texto suprimido está tachado):

“9.7.8 Equipo eléctrico ~~[en vehículos FL]~~

9.7.8.1 Generalidades

Las adiciones o modificaciones de la ~~La~~ instalación eléctrica de los vehículos FL deberá cumplir los requisitos pertinentes del capítulo 9.2, 9.2.2.1, 9.2.2.2, 9.2.2.4, 9.2.2.5, 9.2.2.6, 9.2.2.8 y 9.2.2.9.1, según corresponda (ver tabla 9.2.1.1).

~~Sin embargo, las adiciones o modificaciones de las instalaciones eléctricas del vehículo deberán cumplir los requisitos de los aparatos eléctricos del grupo y clase de temperatura correspondientes según las sustancias que se vayan a transportar.~~

NOTA: Para disposiciones transitorias, consulte también 1.6.5.

9.7.8.2 Vehículos FL

Los equipos eléctricos en vehículos FL [que permanecen energizados cuando se activa la función para desenergizar los circuitos eléctricos], situados en áreas donde hay, o se espera que haya, una atmósfera explosiva presente en cantidades tales que requieran precauciones especiales, deberán ser adecuado para uso en áreas peligrosas. Dicho equipo deberá cumplir con los requisitos generales de IEC 60079 partes 0 y 14 y los requisitos adicionales aplicables de IEC 60079 partes 1, 2, 5, 6, 7, 11, 18, 26 o 28. Los requisitos para los aparatos eléctricos de los correspondientes Se deberá cumplir con el grupo y clase de temperatura según las sustancias a transportar”.

El resto de 9.7.8.2 permanece sin cambios

Se añade el inicio del párrafo segundo al párrafo primero para aclarar que se trata, en particular, de adiciones o modificaciones de los sistemas ya disponibles en el vehículo base. Mientras que el capítulo 9.2 se refiere al fabricante del vehículo, el capítulo 9.7 se refiere al carrocero (segunda etapa).

El resto del segundo párrafo del 9.7.8.1 pertenece a la protección en atmósferas explosivas. Sin embargo, esta redacción ya existe en la última frase del primer párrafo del 9.7.8.2 y, por tanto, está obsoleta.

Para 9.7.8.2 se introduce un nuevo título para aclarar que este párrafo es en particular para vehículos FL. Los vehículos que transportan explosivos en cisternas (ONU 0331 - 1.5D) no necesitan cumplir con los requisitos de FL ya que, según la clasificación, se espera que el fueloil para nitrato de amonio no produzca una atmósfera explosiva.

■ **Nº 6 (Reino Unido) Sección 9.7.6 – Protección trasera de vehículos**

Reino Unido realiza una propuesta para aclarar las distancias de la protección trasera de los vehículos, teniendo en cuenta:

- Las disposiciones diferentes para ciertos tipos de cisternas dependiendo de los materiales y criterios de construcción.
- las disposiciones de la Rev.3 del Reglamento n.º 58 de las Naciones Unidas (Dispositivo de protección trasera contra empujamiento) aplicadas mediante el ADR 9.7.6, para establecer un requisito de resistencia armonizado para la protección brindada a la parte trasera de la cisterna.
- que, independientemente de su construcción, el parachoques estará colocado al menos [100/150] mm desde la cara más trasera del parachoques hasta el punto más trasero de la cisterna (véanse las figuras 1 y 1) (a) a continuación).

Alternativamente, existe un argumento igualmente sólido para que la posición del parachoques se base en el tipo de cisterna. El parachoques debería colocarse al menos [100/150] mm desde la parte más trasera de la cisterna, pero para cisternas con protección adicional por su diseño la distancia podrá reducirse a al menos [50] mm, siempre que la distancia al casco respete los valores mínimos indicados anteriormente (véanse las figuras 2 y 2 (a) a continuación).

Con el objetivo de aclarar los puntos de referencia para la medición de la distancia entre la parte trasera de una cisterna y la parte trasera del parachoques, que se establece en el ADR 9.7.6, se realizan dos propuestas.

En ambas propuestas, la distancia pertinente se muestra entre corchetes, para permitir que se adopte una decisión final. Como la definición ahora se describe como “*desde la cara más trasera del parachoques hasta el punto más trasero de la cisterna*”, esto causaría una reducción en el espacio libre.

Propuesta 1

Modificar el 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. El parachoques deberá cumplir con los requisitos técnicos del Reglamento n.º 58 de las Naciones Unidas (Dispositivo de protección contra empotramiento trasero) [modificado al menos por la revisión 3 o la revisión más reciente en el momento del registro, o al entrar en servicio, si el registro no es obligatorio].

La cara más trasera del parachoques deberá estar situada al menos [100/150 mm] desde la parte más trasera de la cisterna (o de sus accesorios salientes en contacto con la sustancia que se transporta). Esto se medirá como se especifica en las figuras 1 y 1 (a).

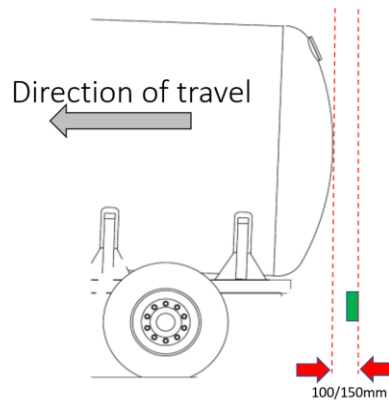


Figura 1

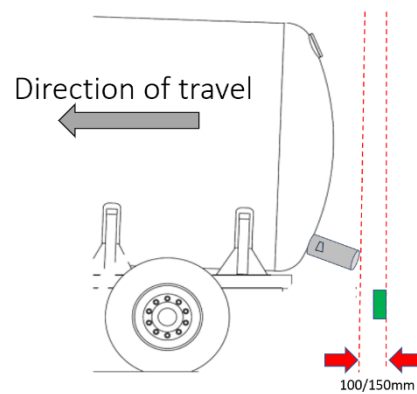


Figura 1 (a)

9.7.6.2 Las cisternas con una abertura de llenado o descarga en la parte trasera, como las cisternas de residuos operados por vacío o las cisternas basculantes destinados a sustancias en polvo o granulares, pueden, como alternativa a los requisitos de posición del parachoques, especificados en 9.7.6.1, llevar protección adicional para cualquier accesorio trasero de la cisterna. La protección adicional estará proporcionada por un perfil metálico que [tenga un módulo de sección de al menos 20 cm³ en la sección más débil].

NOTA 1: Esta disposición no se aplica a los vehículos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas en contenedores-cisterna, CGEM o cisternas portátiles.

NOTA 2: 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 cisternas portátiles, 6.7.2.4.3 y 6.7.2.4.5.

NOTA 3: Para cisternas de doble pared, se considerará que la parte trasera de la cisterna es la parte trasera de la pared más exterior de la cisterna”.

Propuesta 2

Modificar el ADR 9.7.6 para que diga lo siguiente:

“9.7.6 Protección trasera de vehículos

9.7.6.1 Generalidades

La parte trasera del depósito y los elementos del vehículo batería estarán protegidos contra un impacto en la parte trasera mediante un parachoques.

9.7.6.2 Parachoques

9.7.6.2.1 El parachoques deberá cumplir con los requisitos técnicos del Reglamento n.º 58 de las Naciones Unidas (Dispositivo de protección contra empotramiento trasero) modificado al menos por la revisión 3 [o la revisión más reciente en el momento del registro, o cuando entró en servicio si el registro no es obligatorio].

9.7.6.2.2 El parachoques se colocará de manera que la distancia desde la cara más trasera del dispositivo (la parte más trasera del vehículo) hasta la parte más trasera de la cisterna sea de al menos [100/150 mm] (ver figura 2).

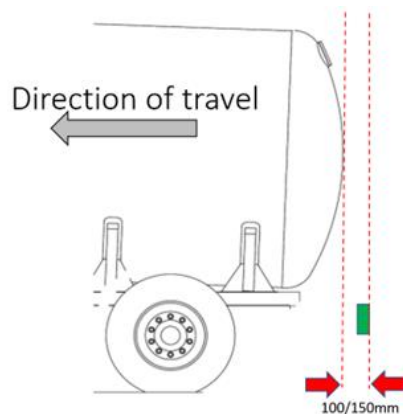


Figura 2

9.7.6.2.3 En el caso de cisternas con extremos dobles y cisternas con aislamiento térmico [excluidos las cisternas con aislamiento al vacío], la distancia desde la parte trasera de la cisterna hasta la parte más trasera del parachoques podrá reducirse a al menos [50 mm] (véase la figura 2(a)), siempre que la distancia al depósito respete el valor indicado en 9.7.6.2.2.

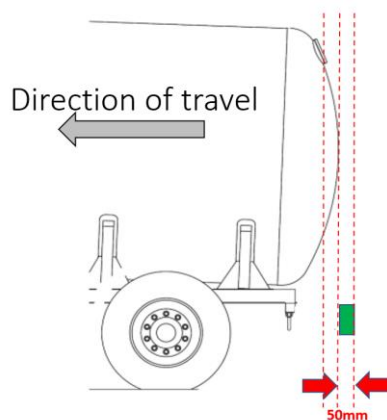


Figura 2 (a)

9.7.6.3 Cisternas de residuos accionados por vacío y cisternas para el transporte de sustancias granuladas o en polvo

9.7.6.3.1 Para las cisternas con una abertura de llenado o descarga en la parte trasera de la cisterna, como las cisternas para residuos operados por vacío o las cisternas basculantes destinados a sustancias en polvo o granulares, la cisterna puede protegerse alternativamente mediante un perfil metálico con [un módulo de sección de al menos 20 cm³ en la sección más débil].

9.7.6.3.2 El perfil metálico se colocará de manera que quede un espacio libre de al menos [100/150 mm]. en el plano horizontal entre el perfil metálico y la parte más trasera del dispositivo de cierre para permitir la deformación en caso de impacto. En el plano vertical, el dispositivo de protección se colocará lo más cerca posible del último dispositivo de cierre, pero dejando una distancia para manipular la conexión al cierre.

9.7.6.4 Protección trasera proporcionada por la carrocería del vehículo

9.7.6.4.1 Las cisternas que están protegidos por carrocería, tales como gabinetes montados en la parte trasera, compartimentos utilizados para equipos (de servicio) o cisternas instaladas dentro de vehículos cerrados, pueden estar exentos del requisito de instalar un dispositivo de protección, siempre que la carrocería presente una protección equivalente a la Especificaciones técnicas del RUPD.

9.7.6.5 Protección trasera de vehículos batería

9.7.6.5.1 Los vehículos a batería estarán protegidos contra impactos traseros mediante un parachoques que cumpla con los requisitos del Reglamento n.º58 de las Naciones Unidas (Dispositivo de protección contra empotramiento trasero) modificado al menos por la revisión 3 o la revisión más reciente en el momento de la matriculación. , o al entrar en servicio si el registro no es obligatorio.

9.7.6.5.2 El parachoques se colocará de manera que la distancia entre la cara más trasera del dispositivo (la parte más trasera del vehículo) y la parte más trasera de un elemento de la batería, la válvula del cilindro o su mecanismo de funcionamiento El mecanismo es de al menos [100/150 mm].

9.7.6.6 Protección de la cisterna contra rotura por accesorios

9.7.6.6.1 Los accesorios de estructuras, tales como escaleras o sistemas de cámaras en la parte trasera de la cisterna, deberán protegerse contra la ruptura de la cisterna en caso de un impacto trasero, por ejemplo, montándolos en placas dobles. Las carcasas de espesor total y sin reducción (por ejemplo, ver 6.8.2.1.18) o espesor equivalente en un material que no sea acero dulce no necesitan protección adicional.

NOTA 1: Esta disposición no se aplica a los vehículos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas en contenedores-cisterna, CGEM o cisternas portátiles.

NOTA 2: 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 cisternas portátiles, 6.7.2.4.3 y 6.7.2.4.5.”

Propuesta 3

Prever la siguiente medida transitoria en la sección 1.6.5:

“Vehículos matriculados (o que entren en servicio si el registro no es obligatorio) [antes del 1 de julio de 2027] que no cumplan con los requisitos de protección trasera del 9.7.6 aplicables a partir del [1 de enero de 2025] podrá seguir utilizándose”.

Estas modificaciones garantizarán una interpretación uniforme de la medida requerida entre la parte trasera del depósito y el parachoques trasero. También aplicará los requisitos técnicos de la Rev.3 del Reglamento n.º 58 de la ONU (Dispositivo de protección trasera contra empotramiento) y, por lo tanto, garantizará que el parachoques trasero cumpla con requisitos específicos. Dado que se están aplicando nuevas especificaciones técnicas, que probablemente hayan sido malas interpretaciones anteriores, se propone una medida transitoria para permitir que los vehículos existentes sigan utilizándose.

■ **Nº 7 (Países Bajos) Tabla en 9.2.1.1**

Para evitar malas interpretaciones de la tabla del 9.2.1.1 del ADR respecto de los vehículos de categoría “AT” para combustibles alternativos como el gas natural y el GLP, se propone:

Modificar la línea del cuadro 9.2.1.1 para la subsección 9.2.4.4 del ADR 2023 (o 9.2.4.3 para la propuesta de ADR 2025), para que diga (texto nuevo en negrita texto eliminado tachado):

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS		VEHÍCULOS				COMENTARIOS
		EX/II	EX/III	AT	FL	
9.2.4.4 9.2.4.3	Motor de combustión interna	X	X	[X ^k]	X	[^k Aplicable a vehículos de motor matriculados por primera vez después del 31 de marzo de 2026]

Introducir una medida transitoria que diga:

“1.6.5.yy Los vehículos matriculados por primera vez (o que entraron en servicio si el registro no es obligatorio) antes del [1 de abril de 2026], aprobados como vehículos AT que no cumplan con las disposiciones del punto 9.2.4.3 relativas a los cisternas de combustible, podrán seguir utilizándose. .”

Al incluir la categoría “AT” en la línea correspondiente a “Motor de combustión interna”, como se propone, ya no es posible una interpretación errónea. La consecuencia es que también se cumplen las disposiciones generales de seguridad para la categoría “AT”.

■ **Nº 8 (Países Bajos en nombre del grupo de trabajo informal sobre vehículos electrificados) Vehículos eléctricos de batería y vehículos propulsados por hidrógeno**

Las enmiendas al ADR 2023 propuestas para los vehículos eléctricos de batería y los vehículos propulsados por hidrógeno, contenían una serie de textos que se mantuvieron entre corchetes para su ulterior consideración. Ahora se propone:

Sección 1: Texto entre corchetes en documento ECE/TRANS/WP.15/264, anexo III

Nota: en la siguiente tabla, “REESS” se refiere a “Sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable”.

Este documento contiene las propuestas disponibles en este momento. Como el desarrollo aún está en curso, este documento se complementará con un informe del grupo de trabajo informal sobre vehículos electrificados y, si es necesario, con adiciones o ajustes menores.

▪ **Nº 9 (Secretaría) Mandato, reglamento y métodos de trabajo del Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas (WP.15)**

La secretaría presenta:

- los textos consolidados que regulan el mandato para el Grupo de Trabajo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas (WP.15), en el marco de las políticas de las Naciones Unidas y de la Comisión Económica Europea.
- el reglamento de funcionamiento, con modificaciones editoriales y referencias cruzadas actualizadas según sea necesario.
- Los procedimientos de trabajo de los grupos de trabajo. Las reglas para los documentos informales que figuran en el anexo del presente reglamento se han actualizado para reflejar la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su 114.º período de sesiones.

▪ **Nº 10 (Secretaría) Solicitud de estatus consultivo**

La secretaría presenta una solicitud de la Asociación Mundial de la Industria de la Bicicleta (WBIA) para su reconocimiento como entidad consultiva por el Grupo de Trabajo,

La Asociación Mundial de la Industria de la Bicicleta se fundó en diciembre de 2017 y es una organización no gubernamental y sin fines de lucro que representa a la industria de bicicletas, bicicletas eléctricas y repuestos y accesorios para bicicletas a nivel mundial.

La Asociación de Bicicletas de Japón (BAJ), la Asociación de Proveedores de Productos de Bicicletas con sede en EE. UU. (BPSA), la Confederación de la Industria Europea de la Bicicleta (CONEBI) y la Asociación de Bicicletas de Taiwán (TBA) son sus miembros fundadores, y su objetivo principal es unir fuerzas y cooperar a nivel mundial en el desarrollo de regulaciones para estos vehículos y participar activamente en las reuniones técnicas organizadas por la UNECE así como por otras organizaciones internacionales.