

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

7324 *REGLAMENTO número 52 sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte colectivo de pequeña capacidad, anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958, relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor.*

REGLAMENTO NUMERO 52

Anexo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958

Prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte colectivo de pequeña capacidad

Fecha de entrada en vigor: 1 de noviembre de 1982

1. Campo de aplicación

El presente Reglamento se aplica a los vehículos no articulados de un solo piso concebidos y contruidos para el transporte de personas sentadas y teniendo una capacidad comprendida entre 8 y 16 plazas no incluido el conductor.

2. Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entiende:

2.1 Por «vehículo», un vehículo concebido y equipado para el transporte colectivo de más de ocho viajeros sentados.

2.2 Por «tipo de vehículo», una categoría de vehículos que no presenten entre ellos diferencias esenciales en lo que concierne a las características de construcción especificadas en el presente Reglamento.

2.3 Por «homologación del vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a las características de construcción especificadas en el presente Reglamento.

2.4 Por «puerta de servicio», una puerta utilizada por los viajeros en circunstancias normales de uso, estando sentado el conductor.

2.5 Por «puerta doble», una puerta que permite dos pasos de acceso o su equivalencia.

2.6 Por «puerta de emergencia», una puerta distinta a las puertas de servicio, destinada a ser utilizada como salida por los viajeros sólo en circunstancias excepcionales y, en particular en caso de emergencia.

2.7 Por «ventana de emergencia», una ventana, no necesariamente acristalada, destinada a ser utilizada como salida por los viajeros sólo en caso de emergencia.

2.8 Por «ventana doble», una ventana de emergencia que, dividida en dos por una línea vertical (o un plano) imaginario, presenta, en cuanto a accesos y dimensiones, dos partes que cumplan las prescripciones aplicable a una ventana de emergencia.

2.9 Por «trampilla de evacuación», una abertura en el techo destinada a ser utilizada como salida por los viajeros únicamente en caso de emergencia.

2.10 Por «salida de emergencia», una puerta de emergencia, una ventana de emergencia o una trampilla de evacuación.

2.11 Por «salida», una puerta de servicio o una salida de emergencia.

2.12 Por «puerta corredera», una puerta donde la apertura y el cierre se efectúan únicamente por traslación longitudinal de uno o varios carriles rectilíneos o aproximadamente rectilíneos.

2.13 Por «suelo», la parte de la carrocería sobre la cual reposan los pies de los viajeros sentados y del conductor, así como los soportes de los asientos.

2.14 Por «pasillo», el espacio que permite a los viajeros acceder, a partir de un asiento o de una fila de asientos cualesquiera, a otro asiento o fila de asientos o a cualquier paso de acceso que sirva a una puerta de servicio cualquiera. El pasillo no comprende el espacio existente delante de un asiento o de una fila de asientos hasta una profundidad de 30 centímetros y que es requerido para acomodar los pies de los viajeros sentados; no comprende tampoco los peldaños de escalera o cualquier espacio situado delante de un asiento o de una fila de asientos destinado únicamente al uso de los viajeros que ocupan aquel asiento o aquella fila de asientos.

2.15 Por «habitáculo del conductor», el espacio donde se encuentra el volante de dirección, los mandos, los instrumentos y otros dispositivos necesarios para la conducción del vehículo y que está exclusivamente destinado al conductor, excepto en caso de urgencia.

2.16 Por «peso en vacío en orden de marcha», el peso del vehículo en orden de marcha, sin ocupantes ni carga, pero con combustible, líquido de refrigeración, lubricante, herramientas y rueda de repuesto, en su caso.

2.17 Por «peso máximo técnico», el peso máximo técnicamente admisible declarado por el constructor del vehículo y reconocido por la Administración que concede la homologación.

3. Solicitud de homologación

3.1 La solicitud de homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a sus características de construcción, se presentará por el constructor del vehículo o su representante debidamente acreditado.

3.2 La solicitud se acompañará de los documentos mencionados a continuación, por triplicado, y de los datos siguientes:

3.2.1 Descripción detallada del tipo de vehículo en lo que concierne a su estructura, sus dimensiones, su acondicionamiento y los materiales utilizados.

3.2.2 Dibujos del vehículo y de su acondicionamiento interior.

3.2.3 Datos:

3.2.3.1 Peso máximo técnico (PT) (kgf).

3.2.3.2 Peso máximo técnico por eje (kgf).

3.2.3.3 peso en vacío en orden de marcha del vehículo, aumentado en 75 kgf debido al peso del conductor (PV) (kgf).

3.2.4 Equipo previsto, en su caso, para el transporte de equipajes o de mercancías.

3.2.5 Si el vehículo dispone de uno o varios compartimientos de equipajes (para los equipajes distintos a los de mano), volumen total de los compartimientos (V) (m³) y peso total de los equipajes que puedan contener (B) (kgf).

3.2.6 Si el vehículo está equipado para transportar equipajes sobre el techo, superficie total disponible a este efecto (VX) (m²) y peso total de los equipajes que allí pueden colocarse (BX) (kgf).

3.2.7 Número de asientos.

3.3 Un vehículo representativo del tipo a homologar deber ser presentado al servicio técnico encargado de los ensayos de homologación para efectuar éstos.

4. Homologación

4.1 Si el vehículo presentado a la homologación en aplicación del Reglamento satisface a las prescripciones del párrafo 5 indicado a continuación, la homologación para este tipo de vehículo será concedida.

4.2 A cada tipo de vehículo homologado deberá serle asignado un número de homologación. Sus dos primeras cifras (actualmente 00 para el Reglamento en su forma original) indicarán la serie de enmiendas correspondientes a las últimas modificaciones técnicas incorporadas al Reglamento en la fecha de la concesión de la homologación. Una misma Parte Contratante no puede atribuir este número a otro tipo de vehículo como se indica en el párrafo 2.2 anterior.

4.3 La homologación o la denegación de homologación de un tipo de vehículo en aplicación del presente Reglamento es notificada a las Partes del acuerdo que aplican el presente Reglamento, por medio de una ficha conforme al modelo indicado en el anexo 1 del presente Reglamento y de los dibujos acotados de la estructura del vehículo (suministrados por el solicitante de la homologación) al formato máximo A4 (210 x 297 mm) o doblados a este formato y a una escala adecuada.

4.4 Sobre todo vehículo conforme a un tipo de vehículo homologado en aplicación del presente Reglamento se fijará de manera visible, en un lugar fácilmente accesible e indicado sobre la ficha de homologación, una marca de homologación internacional consistente:

4.4.1 De un círculo en el interior del cual está colocada la letra «E» seguida del número distintivo del país que ha concedido la homologación (1).

4.4.2 Del número del presente Reglamento, seguido de la letra «R», de un guión y del número de homologación, colocado a la derecha del círculo previsto en el párrafo 4.4.1.

(1) 1. para la República Federal de Alemania; 2. para Francia; 3. para Italia; 4. para los Países Bajos; 5. para Suecia; 6. para Bélgica; 7. para Hungría; 8. para Checoslovaquia; 9. para España; 10. para Yugoslavia; 11. para el Reino Unido; 12. para Austria; 13. para Luxemburgo; 14. para Suiza; 15. para la República Democrática Alemana; 16. para Noruega; 17. para Finlandia; 18. para Dinamarca; 19. para Rumania; 20. para Polonia; y 21. para Portugal. Los números siguientes se atribuirán a los otros países según el orden cronológico de su ratificación al Acuerdo concerniente a la adopción de las condiciones uniformes de homologación y de reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos a motor o de su adhesión a este Acuerdo y las cifras así atribuidas serán comunicadas por el Secretario general de la Organización de Naciones Unidas a las Partes Contratantes del Acuerdo.

4.5 Si el vehículo es conforme a un tipo de vehículo homologado, en aplicación de uno o varios Reglamentos anejos al Acuerdo, en el mismo país que haya concedido la homologación en aplicación del presente Reglamento, no es necesario repetir el símbolo previsto en el párrafo 4.4.1; en tal caso, los números de Reglamento y de homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos bajo los cuales la homologación haya sido concedida en el país que también la haya concedido en aplicación del presente Reglamento, deben ser ordenados en columnas verticales a la derecha del símbolo previsto en el párrafo 4.4.1.

4.6 La marca de homologación será claramente legible e indeleble.

4.7 La marca de homologación se colocará sobre la placa fijada por el constructor que da las características del vehículo o en sus proximidades.

4.8 El anexo 2 del presente Reglamento da ejemplos de esquemas de las marcas de homologación.

5. Especificaciones

5.1 Condiciones de carga:

5.1.1 La carga será repartida de forma que con el vehículo parado sobre suelo horizontal el eje, o los ejes delanteros, soporten al menos:

5.1.1.1 Veinticinco por ciento del peso del vehículo vacío en orden de marcha, aumentado en 75 kgf colocados sobre el asiento del conductor.

5.1.1.2 Veinticinco por ciento del peso total del vehículo cargado a su peso máximo, es decir, con un peso Q sobre cada asiento, el peso B uniformemente distribuido en los compartimientos de equipajes y, en su caso, el peso BX uniformemente distribuido sobre la superficie del techo equipada para el transporte de equipajes.

5.1.2 El valor de Q está indicado en el párrafo 5.2.2 siguiente.

5.1.3 B tendrá, al menos, un valor numérico de 100 V.

5.1.4 BX corresponde a una presión mínima de 75 kg/m² sobre toda la superficie del techo equipada para el transporte de equipajes.

5.2 Número de plazas:

5.2.1 Debe preverse para cada pasajero una plaza sentada, conforme a las prescripciones del párrafo 5.6.7.

5.2.2 El número previsto de plazas sentadas (N) no excederá del valor N obtenido del cálculo siguiente:

$$N = (PT - PV - 100 V - 75 VX) / Q (2)$$

5.3 Resistencia de la superestructura.

Debe establecerse por cálculo, o por otro medio apropiado, que la estructura del vehículo es lo suficientemente sólida para soportar una carga estática uniformemente repartida sobre su techo e igual al peso máximo técnico (PT) del vehículo.

5.4 Prevención de los riesgos de incendio:

5.4.1 Compartimento motor:

5.4.1.1 Ningún material de insonorización inflamable o susceptible de impregnarse de carburante o de lubricante debe utilizarse en el compartimento motor, salvo que esté recubierto de un revestimiento impermeable.

5.4.1.2 Debe evitarse, en tanto sea posible, que pueda acumularse carburante o aceite en cualquier parte

(2) Q = 71 kgf y comprende 3 kgf de equipaje de mano.

del compartimento motor, bien dando a éste la conformación apropiada o bien sea disponiendo de orificios de evacuación.

5.4.1.3 Una pantalla de material resistente al calor debe disponerse entre el compartimento motor o cualquier otra fuente de calor (tal como un dispositivo destinado a absorber la energía liberada cuando el vehículo desciende una larga pendiente, por ejemplo un ralentizador, o un dispositivo de calefacción del habitáculo, a excepción de un dispositivo que funcione por circulación de agua caliente) y el resto del vehículo.

5.4.2 Orificios de llenado de los depósitos de combustible.

5.4.2.1 Los orificios de llenado de los depósitos de combustible deberán ser sólo accesibles desde el exterior del vehículo.

5.4.2.2 Los orificios para el llenado de los depósitos de combustible no deben encontrarse ni en el hueco de una puerta, ni en el compartimento de los viajeros, ni en el habitáculo del conductor. Los orificios para el llenado de los depósitos de combustible deben situarse de tal manera que no exista el riesgo de que el carburante se vierta sobre el motor o sobre el sistema de escape durante la operación de llenado.

5.4.2.3 El carburante no debe poder pasar a través del tapón del orificio de llenado ni por los dispositivos previstos para estabilizar la presión en el depósito, aun cuando éste esté completamente volcado; sin embargo, un ligero rezume será tolerado.

5.4.2.4 Si el orificio de llenado está situado en las paredes laterales del vehículo, el tapón en posición cerrado no debe sobresalir con relación a las superficies adyacentes de la carrocería.

5.4.2.5 El tapón del orificio de llenado de un depósito de combustible debe estar diseñado y fabricado de manera que no pueda abrirse accidentalmente.

5.4.3 Depósitos de combustible:

5.4.3.1 Todos los depósitos de combustible del vehículo deben estar sólidamente fijados y dispuestos de manera que queden protegidos por la estructura del vehículo en caso de colisión delantera o trasera. Ninguna parte de un depósito de combustible debe encontrarse a menos de 60 cm de la parte delantera del vehículo ni a menos de 30 cm de su parte trasera, a menos que el vehículo satisfaga las exigencias del Reglamento número 34 de la Comisión Económica para Europa en lo que concierne a los choques frontales y traseros; no debe haber elementos que formen saliente, aristas vivas, etc. en la proximidad de los depósitos.

5.4.3.2 Ninguna parte de los depósitos de combustible debe sobresalir de la anchura total de la carrocería.

5.4.3.3 Los depósitos de combustible deben estar concebidos de manera que sean resistentes a la corrosión.

5.4.3.4 Todo exceso de presión o toda sobrepresión con relación a la presión de funcionamiento debe ser automáticamente compensada por unos dispositivos apropiados (orificios de aireación, válvulas de descarga, etc.). Los orificios de aireación deben estar concebidos de manera que eviten todo riesgo de incendio.

5.4.3.5 Todos los depósitos deben estar sometidos a una prueba de presión hidráulica interior, a realizar en un elemento aislado completo, con su tubo de llenado, gollete y tapón de serie. El depósito se llenará completamente de agua.

Después de suprimirse toda comunicación con el exterior, se elevará progresivamente la presión por el tubo de salida del carburante hacia el motor hasta que se alcance una presión relativa que debe ser igual a dos veces la presión de servicio, sin que sea inferior

a 0,3 bar y que se mantendrá durante un minuto. Durante este tiempo no debe producirse ni fisuras ni fugas; sin embargo, podrán producirse deformaciones permanentes.

5.4.4 Sistemas de alimentación del carburante:

5.4.4.1 Ningún aparato que sirva para la alimentación del carburante debe ser colocado en el habitáculo del conductor o en el compartimento de los viajeros.

5.4.4.2 Las canalizaciones de combustible y cualesquiera otras partes del sistema de alimentación de combustible deberán ser colocadas de forma tal que sean protegidas lo más razonablemente posible.

5.4.4.3 Las canalizaciones de combustible no deben sufrir esfuerzos anormales por torsiones, flexiones o vibraciones de la estructura del vehículo o del grupo motor.

5.4.4.4 Las uniones de los tubos flexibles con las partes rígidas del sistema de alimentación de combustible deben diseñarse y fabricarse de tal forma que permanezcan estancas en las diversas condiciones de utilización del vehículo, pese al envejecimiento, torsiones, flexiones o vibraciones de la estructura del vehículo o de su grupo motor.

5.4.4.5 Las fugas de combustible en cualquier parte del sistema de alimentación de combustible podrán salir libremente a la calzada, pero nunca sobre el sistema de escape.

5.4.5 Mando de emergencia:

5.4.5.1 Debe preverse mandos que permitan:

5.4.5.1.1 Hacer funcionar un desconectador de batería montado lo más cerca posible de la batería y que aisle, al menos, uno de los bornes de aquélla de los circuitos eléctricos, con la excepción del circuito que asegure la función requerida en el párrafo 5.4.5.1.2.

5.4.5.1.2 Conectar las señales de alarma del vehículo.

5.4.5.1.3 Parar rápidamente el motor.

5.4.5.1.4 Accionar un dispositivo de corte de la alimentación de combustible montado sobre el conducto de suministros y lo más cerca posible del depósito.

5.4.5.2 Debe preverse al alcance del conductor, sentado en su asiento, un mando de emergencia que, cuando esté accionado, active, al menos simultáneamente, las funciones indicadas en los párrafos 5.4.5.1.1 y 5.4.5.1.2 anteriores.

5.4.5.3 Si la función indicada en el párrafo 5.4.5.1.3 no es accionada por el mando de emergencia requerido en el párrafo 5.4.5.2, debe preverse para esta función un mando separado al alcance inmediato del conductor sentado en su asiento.

5.4.5.4 Además del mando de emergencia, se puede prever para las funciones indicadas en el párrafo 5.4.5.1 mandos separados, a condición de que éstos no dificulten, en caso de emergencia, el funcionamiento del mando de emergencia.

5.4.5.5 Los mandos que accionan por separado (en su caso) el paro rápido del motor y el corte de la alimentación del carburante, deben continuar funcionando a pesar de que el mando de emergencia haya sido accionado.

5.4.5.6 El mando de emergencia y los mandos separados eventualmente, que accionan las cuatro funciones indicadas en el párrafo 5.4.5.1, deben estar perfectamente identificados y su modo de funcionamiento claramente indicado.

5.4.6 Aparatos y circuitos eléctricos:

5.4.6.1 Todos los cables estarán bien aislados y todos los cables y equipo eléctrico serán capaces de

soportar las condiciones de temperatura y humedad a las que están expuestos. En el compartimento motor se prestará una atención particular a la resistencia, a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite.

5.4.6.2 Ningún cable utilizado en un circuito eléctrico debe transmitir corriente de una intensidad superior a la admisible para aquel cable, habida cuenta de su forma de montaje y de la temperatura ambiente máxima.

5.4.6.3 Todo circuito eléctrico que alimente aparatos distintos del motor de arranque, del circuito de encendido (encendido por chispa), de las bujías de precalentamiento, del dispositivo de paro del motor, del circuito de carga y de masa de la batería, deben estar protegidos por un fusible o un cortacorriente. No obstante, los circuitos que alimentan aparatos de pequeño consumo pueden estar protegidos por un fusible o un cortacorriente común, con la condición de que su intensidad nominal no sobrepase los 16 A.

5.4.6.4 Todos los cables deben estar protegidos y fijados sólidamente de tal forma que no puedan resultar dañados por cortes, abrasión o rozamiento.

5.4.7 Baterías:

5.4.7.1 Todas las baterías deben estar sólidamente fijadas y fácilmente accesibles.

5.4.7.2 El alojamiento de la batería debe estar separado del compartimento de los viajeros y del habitáculo del conductor, y ventilada por el aire exterior.

5.4.8 Extintores de incendio y botiquines de primeros auxilios:

5.4.8.1 Las dos soluciones siguientes son igualmente aceptables:

5.4.8.1.1 Un emplazamiento de, al menos, 600 x 200 x 200 mm debe estar previsto para la instalación de un extintor, colocado en la proximidad del asiento del conductor.

5.4.8.1.2 Dos emplazamientos de, al menos, 400 x 100 x 100 mm deben estar previstos para la instalación de dos extintores, uno de los cuales estará cerca del asiento del conductor.

5.4.8.2 Deben preverse emplazamientos para la instalación de uno o varios botiquines de primeros auxilios. El emplazamiento reservado a cada botiquín debe tener, al menos, unas dimensiones de 280 x 200 x 90 mm.

5.4.9 Materiales:

La presencia de materiales inflamables a menos de 10 cm del tubo de escape no es admitida si dichos materiales no están protegidos eficazmente.

5.5 Salidas:

5.5.1 Número:

5.5.1.1 Todo vehículo debe tener, al menos, dos puertas, es decir, una puerta de servicio y una puerta de emergencia o dos puertas de servicio.

5.5.1.2 A los efectos de la presente especificación, las puertas de servicio equipadas de un sistema de servomando no serán consideradas como salida, a menos que pueda abrirse fácilmente con la mano, una vez accionado, en caso de necesidad, el mando indicado en el párrafo 5.5.4.1.1.

5.5.1.3 El número mínimo de salidas de emergencia debe ser tal que el número total de salidas, excluyendo las trampillas de evacuación, sea de tres.

5.5.1.4 Si el habitáculo del conductor no comunica con el interior del vehículo, debe haber dos salidas que no se encontrarán sobre la misma pared lateral; si una de estas salidas es una ventana, ésta debe satisfacer

a las especificaciones enunciadas en los párrafos 5.5.3.1, 5.5.4.3.1 y 5.5.4.3.2 para las ventanas de emergencia.

5.5.1.5 Una puerta doble de servicio y una ventana doble de emergencia cuentan a razón de dos puertas de servicio o dos ventanas de emergencia.

5.5.1.6 Además de las puertas y ventanas de emergencia, puede requerirse una trampilla de evacuación en el techo (3).

5.5.2 Emplazamiento de las salidas:

5.5.2.1 La o las puertas de servicio deben situarse en el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada (4) o en la pared trasera del vehículo.

5.5.2.2 Las salidas deben colocarse de tal forma que haya, al menos, una a cada lado del vehículo.

5.5.2.3 Debe haber una salida, al menos, en cada una de las mitades delantera y trasera del espacio destinado a los viajeros.

5.5.2.4 En el caso de que el espacio reservado al asiento del conductor y a los asientos de los viajeros situados al lado del asiento del conductor no comunique con el compartimento principal de los viajeros por un paso apropiado:

5.5.2.4.1 El compartimento principal reservado a los viajeros tendrá un número de salidas de acuerdo a lo especificado en el párrafo 5.5.1 y emplazadas conforme a lo dispuesto en los párrafos 5.5.2.1, 5.5.2.2 y 5.5.2.3 anteriores.

5.5.2.4.2 La puerta del conductor es admitida como puerta de emergencia para los ocupantes de los asientos situados al lado del conductor, a condición de que el asiento de éste, el volante, el capó motor, la palanca de cambios, el mando del freno de mano, etc. no representen un obstáculo muy importante (5). La puerta de servicio prevista para los viajeros debe situarse sobre el lado del vehículo opuesto a aquel donde se encuentra la puerta del conductor, y será admitida como puerta de emergencia para el conductor.

5.5.2.4.3 Las puertas indicadas en el párrafo 5.5.2.4.2 no están sometidas a las prescripciones de los párrafos 5.5.3, 5.6.1, 5.6.2, 5.6.6 y 5.8.2.1.

5.5.3 Dimensiones mínimas:

5.5.3.1 Los diferentes tipos de salidas deben tener las dimensiones mínimas siguientes (ver igualmente anexo 3, figura 17):

Concepto	Dimensiones	Notas
Puerta de servicio	Altura de entrada: 150 cm	La altura de entrada de la puerta de servicio (150 cm) será medida desde la parte superior del primer peldaño hasta la parte más alta del hueco de la puerta.
	Altura del hueco de la puerta	La altura del hueco de la puerta de servicio debe ser suficiente para permitir el paso libre del doble panel indicado en el párrafo 5.6.1.1. Unos radios de acuerdo de 15 cm como máximo pueden reducir la altura en los dos ángulos superiores.

(3) Ver párrafo 8 a continuación.

(4) El lado del vehículo próximo al borde de la calzada depende del país en el cual el vehículo es matriculado para su explotación.

(5) Un método objetivo para la verificación de estas condiciones podrá establecerse a criterio de los laboratorios de ensayo.

Concepto	Dimensiones	Notas
Puerta de servicio	Anchura: Puerta simple: 65 cm Puerta doble: 120 cm	En los vehículos donde la altura del hueco de la puerta de servicio está comprendida entre 140 y 150 cm, la anchura del hueco de la puerta simple debe ser de, al menos, 75 cm. La anchura de una puerta de servicio puede ser reducida en 10 cm si la medida está tomada a la altura de los asideros y de 25 cm si los pasos de rueda forman saliente, o los mecanismos de servomando o de mando a distancia de la puerta lo exigen.
Puerta de emergencia	Altura: 125 cm Anchura: 55 cm	La anchura puede ser reducida a 30 cm si la presencia de pasos de rueda formando saliente lo exigen, a condición de que la anchura sea de 55 cm a una altura mínima de 40 cm por encima del punto más bajo del hueco de la puerta. Unos radios de acuerdo de 15 cm pueden reducir la altura de los dos ángulos superiores.
Ventana de emergencia	Superficie de abertura: 4.000 cm ²	Se debe poder inscribir en el hueco un rectángulo de 50 cm de alto y de 70 cm de anchura. Asimismo se admitirá una tolerancia de un 5 por 100 para las homologaciones por tipo concedidas durante el año siguiente a la entrada en vigor del presente Reglamento.
Trampilla de evacuación	Superficie de abertura: 4.000 cm ²	Se debe poder inscribir en el hueco un rectángulo de 50 x 70 cm.

5.5.4 Especificaciones técnicas:

5.5.4.1 Puertas de servicio:

5.5.4.1.1 Cualquier puerta de servicio accionada a distancia debe estar equipada de dos mandos situados uno en el interior del vehículo y en las proximidades de la puerta afectada y otro en el exterior en las proximidades de la puerta y en un alojamiento embutido.

5.5.4.1.2 Las puertas de servicio deben poder abrirse fácilmente desde el interior y el exterior del vehículo. No obstante, este requisito no debe ser interpretado como excluyente de la posibilidad de bloquear la puerta desde el exterior a condición de que siempre pueda ser abierta desde el interior.

5.5.4.1.3 El mando o el dispositivo para la apertura de la puerta desde el exterior no debe estar a más de 180 cm sobre el pavimento cuando el vehículo está estacionado y en vacío sobre una superficie horizontal.

5.5.4.1.4 Las puertas de una sola pieza deben estar montadas sobre bisagras o sobre ejes, de forma tal que tiendan a cerrarse cuando se abran por fuera del contorno exterior del vehículo y entren en contacto con un objeto fijo durante la marcha normal del vehículo.

5.5.4.1.5 Si las puertas están equipadas con cerraduras provistas de cierre por golpe de la puerta, estas últimas deben ser del tipo de dos posiciones de enclavamiento.

5.5.4.1.6 No debe haber en la parte interior de la puerta ningún dispositivo rebatible sobre los peldaños interiores cuando la puerta esté cerrada.

5.5.4.1.7 Si la visibilidad directa no es suficiente, deben instalarse dispositivos ópticos que permitan al conductor ver claramente desde su asiento los alrededores interiores inmediatos de todas las puertas de

servicio y los alrededores exteriores de cada puerta de servicio lateral.

5.5.4.1.8 Las hojas de las puertas de servicio situadas sobre la pared trasera del vehículo no deben abrirse más de 115° ni menos de 85° y, una vez abiertas, deben poder ser mantenidas automáticamente en esta posición. Si la puerta trasera no tiene más que una sola hoja, y no es del tipo corredera, su cerradura debe estar próxima a la pared lateral del vehículo más cercana al borde de la calzada.

5.5.4.2 Puertas de emergencia:

5.5.4.2.1 Las puertas de emergencia deben poder ser abiertas fácilmente desde el interior y desde el exterior. No obstante, este requisito no debe ser interpretado como excluyente de la posibilidad de enclavar la puerta desde el exterior, siempre y cuando ésta pueda ser abierta desde el interior con la ayuda del sistema normal de apertura.

5.5.4.2.2 Las puertas de emergencia no deben estar equipadas de un sistema de servo-asistencia ni ser del tipo deslizante. Si se demuestra que una puerta del tipo deslizante puede ser abierta sin utilización de herramientas después de un ensayo de choque frontal contra una barrera conforme al Reglamento número 33, ésta puede ser aceptada como puerta de emergencia.

5.5.4.2.3 La empuñadura exterior de las puertas de emergencia no debe estar a más de 180 cm del pavimento cuando el vehículo esté estacionado y en vacío sobre un terreno horizontal.

5.5.4.2.4 Las puertas de emergencia con bisagras instaladas sobre las paredes laterales del vehículo deben abrirse de atrás hacia delante y hacia el exterior. Deben estar construidas de manera que se evite el riesgo de un bloqueo si la carrocería del vehículo ha sido deformada por un choque. Dichas puertas pueden llevar cintas, cadenas o cualquier otro dispositivo de retención. Cada puerta debe poder abrirse libremente un ángulo de, al menos, 60° (puerta lateral) o de 85° mínimo y 115° máximo (puerta en la pared trasera) y ser mantenida en esta posición por un dispositivo apropiado, aun en el caso de vuelco del vehículo.

5.5.4.3 Ventanas de emergencia:

5.5.4.3.1 Toda ventana de emergencia estará equipada bien con un sistema de apertura considerado como satisfactorio por la autoridad competente o poder ser maniobrada fácilmente e instantáneamente desde el interior y desde el exterior del vehículo por un dispositivo considerado como satisfactorio por la autoridad competente o ser de vidrio de seguridad fácilmente rompible. No obstante, este requisito no debe ser considerado como excluyente de la posibilidad de enclavar la ventana desde el exterior, siempre y cuando la ventana pueda siempre ser abierta desde el interior por el mecanismo normal de apertura (6).

5.5.4.3.2 Si la ventana de emergencia es del tipo de bisagra horizontal en el borde superior, debe preverse un dispositivo que la mantenga abierta. Las ventanas de emergencia que se abran o se proyecten deben hacerlo hacia el exterior.

5.5.4.3.3 La altura entre el borde inferior de una ventana de emergencia y el piso situado inmediatamente debajo no debe ser superior a 100 cm ni inferior a 50 cm. Esta altura puede ser inferior a 50 cm si el hueco de ventana está provisto de un dispositivo de protección hasta una altura de 50 cm para evitar que los viajeros puedan caer fuera del vehículo. Cuando el hueco de

(6) Esta disposición excluye la posibilidad de utilizar vidrios laminados o de materia plástica.

ventana está provisto de un dispositivo de protección, la parte del hueco de ventana situado encima de este dispositivo no debe ser menor que el tamaño del rectángulo indicado en el párrafo 5.5.3.1.

5.5.4.4 Trampillas de evacuación:

5.5.4.4.1 Las trampillas de evacuación deberán ser del tipo deslizante o proyectables. Las trampillas montadas sobre bisagras no son admitidas. Todas las trampillas de evacuación deben funcionar de forma que no obstruyan el acceso de las personas subiendo o descendiendo del vehículo.

5.5.4.4.2 Las trampillas de evacuación deben ser fáciles de abrir desde el interior y desde el exterior. Asimismo, esta condición no debe ser interpretada como excluyente de la posibilidad de enclavar la trampilla de evacuación para cerrar el vehículo cuando está estacionado y cerrado, con tal de que la trampilla de evacuación pueda siempre ser abierta desde el interior por el mecanismo normal de apertura.

5.5.5 Marcas:

5.5.5.1 Toda salida de emergencia deberá estar señalizada por la inscripción «Salida de emergencia» en el interior y en el exterior del vehículo.

5.5.5.2 Los mandos de emergencia de las puertas de servicio y de todas las salidas de emergencia, en el interior y en el exterior del vehículo, deben estar señalizados por un símbolo representativo o por una inscripción de clara redacción.

5.5.5.3 Sobre todo mando de emergencia de una salida, o en sus proximidades, deben fijarse instrucciones claras sobre la manera de accionarlo.

5.5.5.4 La lengua en la cual deben redactarse las inscripciones indicadas en los párrafos 5.5.5.1 a 5.5.5.3 anteriores es determinada por los Servicios administrativos competentes del país en el que esté matriculado el vehículo.

5.6 Acondicionamiento interior:

5.6.1 Acceso a las puertas de servicio (ver figura número 1 del anexo 3):

5.6.1.1 El espacio libre que se extiende desde la pared en la que está situada una puerta de servicio hasta 40 cm hacia el interior del vehículo o hasta el principio del pasillo deberá permitir el libre paso de un panel rectangular vertical de 10 cm de espesor, 40 cm de anchura y 70 cm de altura por encima del piso, al cual se superpone un segundo panel de 55 cm de anchura y 70 cm de altura. El panel inferior debe estar situado en la proyección del panel superior. Un desplazamiento relativo de los dos paneles es admisible a condición de que se efectúe siempre en el mismo sentido. El doble panel es mantenido paralelamente al hueco de la puerta cuando se le desplaza desde su posición de partida, donde el plano de la cara más próxima al interior del vehículo sea tangencial al borde próximo al hueco de puerta, hasta la posición donde toca al primer peldaño, después de lo cual debe mantenerse perpendicularmente a la dirección probable de marcha de una persona que utilice el paso.

5.6.1.2 Cuando el eje longitudinal medio de este doble panel ha recorrido una distancia de 40 cm desde su posición de partida, estando el doble panel en contacto con el suelo, se mantendrá en esta posición. Se verificará si las condiciones de acceso desde el plano vertical del doble panel hasta el pasillo son suficientes con la ayuda de la figura cilíndrica utilizada para controlar el espacio de libre paso del pasillo.

5.6.1.3 El espacio de libre paso de este panel no debe invadir una zona situada a 30 cm por delante del cojín no comprimido de un asiento cualesquiera y hasta la altura del punto más alto de este cojín.

5.6.1.4 En el caso de los asientos plegables, este espacio debe obligatoriamente estar determinado estando el asiento plegable en posición de uso (asiento desplegado).

5.6.2 Acceso a las puertas de emergencia (ver figura número 2 del anexo 3):

5.6.2.1 El espacio libre comprendido entre el pasillo y el hueco o abertura de la puerta de emergencia deberá permitir el libre paso de un cilindro vertical de 30 cm de diámetro sobre una altura de 70 cm a partir del suelo, sobre la cual está dispuesto un segundo cilindro de 55 cm de diámetro, siendo la altura total del conjunto 140 cm.

5.6.2.2 La base del primer cilindro debe estar comprendida en la proyección del segundo cilindro.

5.6.2.3 En el caso de que se instalen asientos plegables a lo largo de dicho paso, el espacio de libre paso del cilindro está obligatoriamente determinado cuando el asiento está en posición de uso (asiento desplegado).

5.6.2.4 Para que la puerta del conductor pueda ser considerada como salida de emergencia para el compartimento principal de los viajeros, debe:

5.6.2.4.1 Responder a todas las prescripciones concernientes a las dimensiones de los huecos de la puerta y sus accesos, o

5.6.2.4.2 Responder a las prescripciones relativas de las dimensiones de las puertas de emergencia que figuran en el párrafo 5.5.3.1, cumplir las condiciones fijadas en el párrafo 5.5.2.4.2 y tener un acceso libre de todo obstáculo entre el asiento del conductor y la puerta de servicio del conductor.

5.6.2.5 Si existe una puerta situada al lado opuesto de la correspondiente al conductor, las disposiciones del párrafo 5.6.2.4 anterior le son de aplicación, a condición de que exista, como máximo, un asiento para viajeros al lado del correspondiente al conductor.

5.6.3 Acceso a las ventanas de emergencia.

Delante de cada ventana de emergencia se dispondrá de un espacio despejado de, al menos, 2.300 cm² de superficie, 43 cm de profundidad y 60 cm de anchura. Los ángulos de dicho espacio pueden estar redondeados con un radio de curvatura de 25 cm, como máximo.

5.6.4 Acceso a las trampillas de evacuación.

Las trampillas de evacuación deben estar situadas por encima de un asiento o de otro punto de apoyo equivalente que permita su acceso.

5.6.5 Pasillo (ver figura 3 del anexo 3):

5.6.5.1 El pasillo debe estar concebido y acondicionado de forma que permita el libre paso de un gálibo constituido por dos cilindros coaxiales entre los cuales está intercalado un tronco de cono invertido de las dimensiones siguientes (cm):

Diámetro del cilindro inferior: 30.

Altura del cilindro inferior: 90.

Diámetro del cilindro superior: 45 (este diámetro puede reducirse a 30 cm en su parte superior si se consigue mediante un chaflán que forme con el plano horizontal un ángulo no superior a 30°) (ver figura 3 del anexo 3).

Altura del cilindro superior: 30.

Altura total: 150.

5.6.5.2 Se admiten peldaños en el pasillo con tal de que su altura no sea inferior a 15 cm o superior a 25 cm. La profundidad mínima de un peldaño es de 20 cm. La anchura de los peldaños no debe ser inferior a la anchura efectiva del pasillo en la parte superior de los peldaños.

5.6.5.3 Los asientos plegables que permiten sentarse a los viajeros en el pasillo no son admitidos.

5.6.6 Peldaños de las puertas de servicio (ver figura 4 del anexo 3):

5.6.6.1 La máxima altura, la profundidad mínima y la profundidad útil (7) de los peldaños será como sigue:

Peldaño	Dimensiones (cm)		Observaciones
Primer peldaño	Altura con respecto al suelo	40	1. Para vehículos que tengan una altura del hueco de la puerta de servicio menor de 150 cm la altura será de 35 cm.
	Profundidad:	23	
	Profundidad útil (7)	20	2. Si la suspensión es exclusivamente mecánica, se admitirá una tolerancia de 3 cm para la altura del primer peldaño (8).
Peldaños siguientes	Altura	35	1. La altura de los peldaños se medirá en el centro de los mismos.
	Profundidad útil (7)	20	2. Para vehículos que tengan una altura del hueco de la puerta de servicio menor de 150 cm los peldaños siguientes deben tener la misma altura, admitiéndose sobre ella una tolerancia de ± 10 por 100.

NOTA: Cuando la puerta de servicio esté cerrada, los peldaños retráctiles deben ser tales que queden ocultos por la carrocería del vehículo.

5.6.6.2 La altura con respecto al suelo del primer peldaño será medida sobre el vehículo vacío en orden de marcha, estando el equipamiento neumático a la presión especificada por los constructores para el peso máximo técnico declarado conforme al párrafo 3.2.3.

5.6.6.3 Todo peldaño debe tener una superficie de al menos 800 cm².

5.6.7 Asientos de los viajeros:

5.6.7.1 Por encima de cada asiento existirá un espacio libre sobre una altura mínima de 90 cm a partir del punto más elevado del cojín no comprimido de un asiento, y de al menos 135 cm a partir del piso sobre el cual reposan los pies de un viajero sentado:

5.6.7.1.1 Este espacio libre debe entenderse por encima de toda superficie horizontal definida a continuación:

5.6.7.1.1.1 Una superficie rectangular de una anchura de 40 cm, simétrica con respecto al plano medio vertical del asiento, y de una longitud «L» conforme a la figura 5 del anexo 3, que representa un corte por el plano medio vertical del asiento.

5.6.7.1.1.2 La superficie destinada a los pies de los viajeros sentados sobre la misma anchura de 40 cm y una profundidad de 30 cm.

5.6.7.1.2 Asimismo, este espacio no comprende, en su parte superior, una zona rectangular de 15 cm de alto y de 10 cm de ancho adyacente a la pared del vehículo (ver figura 6 del anexo 3).

(7) La profundidad útil de un peldaño es la distancia horizontal media en la dirección de acceso, entre el borde exterior de la superficie de este peldaño y la proyección vertical del borde exterior del peldaño siguiente sobre dicha superficie.

(8) Esta disposición será válida únicamente para las homologaciones concedidas durante los cinco años siguientes a la entradas en vigor del presente Reglamento.

5.6.7.1.3 Dentro del espacio existente por encima de la superficie indicada en el párrafo 5.6.7.1.1.2, se admiten las siguientes intrusiones:

5.6.7.1.3.1 Intrusión del respaldo de otro asiento.

5.6.7.1.3.2 Intrusión de un elemento de la estructura con tal de que no sobresalga de una zona triangular cuyo vértice inferior está situado a 65 cm por encima del suelo y su cateto menor no sobrepase 10 cm en la parte alta del espacio considerado y adyacente a la pared lateral del vehículo (ver figura 7 del anexo 3).

5.6.7.1.3.3 Intrusión de una conducción (de calefacción, por ejemplo), con tal de que su sección transversal quede inscrita en un rectángulo situado en la parte baja del espacio considerado, contra la pared lateral del vehículo, de una anchura de 10 cm y de una altura de 20 cm a partir del suelo (ver figura 8 del anexo 3).

5.6.7.1.3.4 Intrusión de un paso de rueda con tal de que una de las dos condiciones siguientes sea cumplida:

5.6.7.1.3.4.1 La intrusión no sobrepase del eje longitudinal medio de la plaza sentada (ver figura 9 del anexo 3).

5.6.7.1.3.4.2 La superficie de 30 cm de profundidad disponible para los pies de los viajeros sentados no se encuentre hacia delante más de 20 cm con relación al borde del cojín, ni más de 60 cm con relación a la cara delantera del respaldo del asiento (ver figura 10 del anexo 3). Estos valores están medidos sobre el plano vertical medio del asiento.

5.6.7.1.3.5 En el caso de los asientos de la primera fila, intrusión del panel de instrumentos hasta un límite de 10 cm y sólo a partir de alturas desde el suelo mayores de 65 cm.

5.6.7.1.4 En el caso de las dos plazas sentadas laterales traseras, la arista trasera del espacio libre contra la pared lateral del vehículo se entenderá situada por encima de la superficie indicada en el párrafo 5.6.7.1.1.1, y podrá ser reemplazada por una porción de cilindro de 15 cm de radio (ver figura 11 del anexo 3).

5.6.7.1.5 En el caso de los asientos de la primera fila, la arista delantera superior del espacio situado por encima de la superficie indicada en el párrafo 5.6.7.1.1.2, podrá ser reemplazada por un plano paralelo a esta arista, inclinado a 45° con respecto a la horizontal que pasa por la arista trasera de este espacio.

5.6.7.2 Dimensiones de los asientos (ver figuras 12 y 13 del anexo 3):

5.6.7.2.1 Las dimensiones mínimas de cada plaza sentada, medidas a partir de un plano vertical que pasa por el centro de esta plaza, son las siguientes:

Asientos individuales	Anchura del cojín a una y otra parte.	20 cm
	Anchura del espacio disponible, medida en un plano horizontal contra el respaldo del asiento, a alturas comprendidas entre 27 y 65 cm por encima del cojín no comprimido.	25 cm
Asientos continuos para dos o más de dos viajeros	Anchura del cojín por viajero, a una y otra parte.	20 cm
	Anchura del espacio disponible, medida en un plano horizontal contra el respaldo del asiento, a alturas comprendidas entre 27 y 65 cm por encima del cojín no comprimido.	22.5 cm

5.6.7.2.2 Para los asientos adyacentes a la pared del vehículo, el espacio disponible no comprende en su parte superior una zona triangular que tenga 2 cm de base y 10 cm de altura (ver figura 13 del anexo 3).

5.6.7.3 Cojines (ver figura 14 del anexo 3):

5.6.7.3.1 La altura al suelo, perpendicularmente a donde reposan los pies de los viajeros, del cojín no comprimido debe ser tal que la distancia entre el suelo y el plano horizontal tangente a la parte delantera de la cara superior del cojín esté comprendida entre 40 y 50 cm. Este valor puede asimismo disminuirse a 35 cm (valor mínimo) en las proximidades de los pasos de rueda.

5.6.7.3.2 La profundidad del cojín debe ser de, al menos, 35 cm.

5.6.7.4 Distancias entre asientos (ver figura 15 del anexo 3):

5.6.7.4.1 Si los asientos están orientados en el mismo sentido, debe haber una distancia de, al menos, 65 cm, medida horizontalmente y a una altura comprendida entre el nivel de la cara superior del cojín y 62 cm por encima del suelo, entre la cara delantera del respaldo de un asiento y la cara trasera del respaldo del asiento que le precede.

5.6.7.4.2 Todas las dimensiones serán medidas con el cojín y respaldo no comprimido, en un plano vertical, pasando por el eje medio de cada plaza de asiento.

5.6.7.4.3 Si los asientos van colocados transversalmente, orientados frente a frente, existirá una distancia de, al menos, 130 cm, medida transversalmente a la altura del vértice de los cojines, entre las caras delanteras de los respaldos pertenecientes a los asientos enfrentados.

5.6.7.4.4 En el caso de asientos orientados a una pared o tabique, existirá una zona libre de, al menos, 28 cm por delante de un plano transversal vertical tangente a la parte frontal del cojín. Esta zona se llevará, al menos, hasta una distancia de 35 cm sobre una altura de 10 cm a partir del suelo, bien sea previendo un alojamiento en el tabique o pared, o bien sea previendo una zona hacia atrás del plano vertical transversal tangente al cojín del asiento, o por una combinación de estas dos posibilidades. En el caso donde una zona hacia atrás se prevea, ésta debe prolongarse por encima de la altura de 10 cm, siguiendo un plano inclinado que enlace con el borde delantero de la estructura del asiento inmediatamente por encima de la parte frontal del cojín (ver figura 16 del anexo 3).

5.7 Iluminación artificial interior:

5.7.1 Una iluminación eléctrica apropiada debe preverse para iluminar:

5.7.1.1 Todos los compartimentos reservados a los viajeros.

5.7.1.2 Las escaleras o peldaños.

5.7.1.3 Los accesos a las salidas.

5.7.1.4 Las inscripciones interiores y los mandos interiores de todas las salidas.

5.7.1.5 Todas las zonas donde puedan encontrarse obstáculos.

5.8 Barras y asideros de sujeción:

5.8.1 Prescripciones generales:

5.8.1.1 Las barras y asideros de sujeción deben tener una resistencia adecuada.

5.8.1.2 Deben estar concebidas e instaladas de forma que no provoquen riesgo de lesiones a los viajeros.

5.8.1.3 Las barras y asideros de sujeción deben tener una sección que permita a los viajeros empuñarlas

fácilmente y sujetarlas firmemente. Ninguna dimensión de la sección debe ser inferior a 2 cm ni superior a 4,5 cm, salvo en lo que se refiere a las barras de sujeción fijadas a las puertas y a los asientos, para las cuales una dimensión mínima de 1,5 cm es autorizada a condición de que cualquier otra dimensión sea, al menos, de 2,5 cm.

5.8.1.4 El espacio libre entre una barra o un asidero de sujeción y la parte adyacente de la carrocería o de las paredes del vehículo debe ser, al menos, 4 cm. Asimismo, en el caso de barras o asideros de sujeción fijados a las puertas, un espacio libre mínimo de 3,5 cm es autorizado.

5.8.2 Dispositivos de protección en torno a las escaleras o peldaños de acceso:

5.8.2.1 Un dispositivo de protección debe ser instalado en los puntos donde un pasajero sentado corra el riesgo de ser proyectado hacia delante en un pozo de escalera como consecuencia de un frenado brusco. Este dispositivo debe tener una altura mínima de 80 cm por encima del suelo sobre el cual reposan los pies de los viajeros y se extenderá hacia el interior del vehículo a partir de la pared, sea hasta 10 cm, como mínimo, del lado del eje medio longitudinal de toda plaza sentada en la cual un viajero esté expuesto a este riesgo, sea hasta la altura del primer peldaño de escalera si esta distancia es más pequeña que la primera.

5.8.3 Barras y asideros de sujeción en las puertas de servicio.

5.8.3.1 En los huecos de las puertas deben preverse unas barras o asideros de sujeción a cada lado del acceso al objeto de facilitar la subida y descenso de viajeros al vehículo. Para las puertas dobles se podrá satisfacer esta condición previendo un montante central o una barra o asidero central.

5.8.3.2 Las barras o asideros de sujeción a prever en las puertas de servicio deben estar concebidas de forma que pueda asirse a ellas con facilidad un pasajero de pie sobre el piso del vehículo en la proximidad de una puerta de servicio o sobre cada uno de los peldaños de acceso. Estos puntos deben situarse verticalmente, entre 80 y 100 cm por encima del suelo o de la superficie de cada peldaño y horizontalmente:

5.8.3.2.1 Para el caso correspondiente a la posición de una persona de pie sobre el piso, no estar retirado más de 40 cm hacia el interior, con relación al borde exterior del primer peldaño.

5.8.3.2.2 Para el caso correspondiente a la posición de una persona de pie sobre un peldaño, no estar retirado hacia el exterior, con relación al borde externo del peldaño considerado, retirado más de 40 cm hacia el interior del vehículo, con relación al borde interior del peldaño considerado.

5.9 Bandejas portaequipajes y protección del conductor.

5.9.1 El conductor deberá ser protegido de los objetos susceptibles de proyectarse fuera de las bandejas portaequipajes como consecuencia de un frenado brusco.

5.10 Tapas de registro.

5.10.1 Las tapas de registro situadas sobre el piso del vehículo deberán estar acondicionadas y montadas de tal forma que las vibraciones no puedan desplazarlas de su lugar habitual. Cualquier dispositivo que incorporen de elevación o de fijación no puede sobrepasar el nivel del piso.

5.11 Luz de marcha atrás.

5.11.1 Todos los vehículos que tengan una puerta de servicio en su pared trasera deben estar equipados de luz de marcha atrás, donde la instalación debe ser conforme a las prescripciones del Reglamento número 48.

5.12 Señalización luminosa exterior.

5.12.1 Una señal de peligro debe estar prevista.

6. Matriculación de los vehículos

Nada impide a un Gobierno exigir o prohibir sobre los vehículos matriculados en su territorio la presencia de la trampilla de evacuación en el techo, a la cual se hace mención en el párrafo 5.5.1.6 anterior, a condición de que lo comunique al Secretario general de Naciones Unidas en el momento de la comunicación relativa a la aplicación del presente Reglamento.

7. Modificación del tipo de vehículo

7.1 Cualquier modificación del tipo de vehículo debe ser puesta en conocimiento del Servicio Administrativo que haya concedido la homologación para este tipo de vehículo. Este Servicio podrá:

7.1.1 Bien considerar que las modificaciones realizadas no tienen influencia desfavorable notable y que, en todo caso, el vehículo cumple todavía las prescripciones, o

7.1.2 Bien exigir una nueva acta del Servicio Técnico encargado de los ensayos.

7.2 La confirmación de la homologación o su denegación, con indicación de las modificaciones, se comunicará a las Partes del Acuerdo que aplican el presente Reglamento, de acuerdo con el procedimiento indicado en el párrafo 4.3 anterior.

8. Conformidad de la producción

8.1 Todo vehículo que lleve una marca de homologación en aplicación del presente Reglamento debe ser conforme al tipo de vehículo homologado.

8.2 Para proceder a verificar la conformidad prescrita en el párrafo 8.1 anterior debe procederse a efectuar un número suficiente de controles por muestreo en los vehículos de serie que lleven la marca de homologación en aplicación del presente Reglamento.

9. Sanciones por no conformidad de la producción

9.1 La homologación expedida para un tipo de vehículo en aplicación del presente Reglamento puede ser retirada si la condición enunciada en el párrafo 8.1 anterior no es respetada o si el vehículo no ha superado satisfactoriamente las verificaciones previstas en el párrafo 8 anterior.

9.2 En el caso de que una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que haya concedido anteriormente, informará seguidamente a todas las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final, en letras mayúsculas, la mención firmada y fechada HOMOLOGACIÓN RETIRADA.

10. Cese definitivo de la producción

Si el titular de una homologación cesa definitivamente la fabricación de un tipo de vehículo homologado conforme al presente Reglamento, informará a la autoridad que haya entregado la homologación, la cual, a su vez,

avisará a las otras Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final, en letras mayúsculas, la mención firmada y fechada CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCION.

11. Nombres y direcciones de los Servicios Técnicos encargados de los ensayos de homologación y de los Servicios Administrativos

Las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de la Organización de Naciones Unidas los nombres y direcciones de los Servicios Técnicos encargados de los ensayos de homologación y de los Servicios Administrativos que expidan la homologación y a los que deben enviarse las fichas de homologación y la de denegación o retirada de la homologación, emitidas en los demás países.

ANEXO 1

[Formato máximo: A-4 (210 x 297 mm)]



Indicación de la Administración

Comunicación relativa a la homologación (o a la denegación o a la retirada de una homologación o al cese definitivo de la producción) de un tipo de vehículo en lo que concierne a las características de construcción, en aplicación del Reglamento número 52.

Número de homologación:

1. Nombre o marca comercial del vehículo a motor:
2. Tipo de vehículo:
3. Nombre y dirección del solicitante de la homologación:
4. En su caso, nombre y dirección del representante del solicitante de la homologación:
5. Descripción somera del tipo de vehículo en lo que se refiere a su estructura, sus dimensiones, su disposición y los materiales utilizados:
6. Peso máximo técnico del vehículo en los ensayos (kgf):
- 6.1 Eje delantero:
- 6.2 Eje trasero:
- 6.3 Total (PT):
7. Peso vacío en orden de marcha aumentado en 75 kgf para el peso del conductor (PV) (kgf):
8. Transporte de equipajes o de mercancías:
 - 8.1 Volumen total de los compartimentos para equipajes o mercancías (V) (m³):
 - 8.2 Peso total de equipajes o mercancías que pueden contener dichos compartimentos (B) (kgf):...
 - 8.3 El transporte de equipajes o de mercancías en el techo del vehículo está/no está (1) previsto:
 - 8.3.1 Superficie total prevista en el techo para el transporte de equipajes o de mercancías (VX) (m²): ...
 - 8.3.2 Peso total de equipajes o de mercancías que pueden ser transportados sobre el techo (BX) (kgf):
9. Número de plazas:
10. Vehículo presentado a la homologación el:

(1) Táchese lo que no proceda.

11. Servicio Técnico encargado de los ensayos de homologación:
12. Fecha del acta expedida por dicho Servicio:
13. Número del acta expedida por dicho Servicio:
14. La homologación es concedida/denegada (1):
15. Emplazamiento sobre el vehículo de la marca de homologación:
16. Lugar:
17. Fecha:
18. Firma:
19. Son anexos a la presente comunicación los documentos siguientes que llevan la marca de homologación indicada anteriormente:

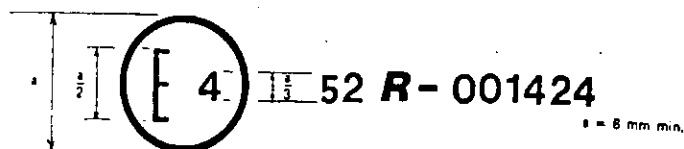
....., esquemas del vehículo y de su acondicionamiento interior y particularmente de todos los detalles considerados de interés a efectos del presente Reglamento.

ANEXO 2

Ejemplos de la marca de homologación

MODELO A

(Ver párrafo 4.4 del presente Reglamento)

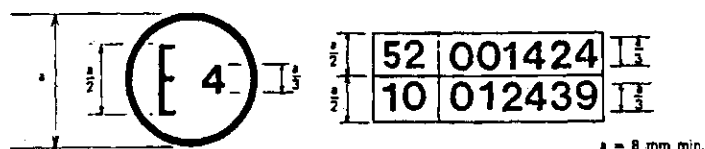


(1) Táchese lo que no proceda.

La marca de homologación arriba indicada, fijada sobre un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en Holanda (E 4) en lo que concierne a las características de construcción en aplicación del Reglamento número 52 y con el número de homologación 007424. Las dos primeras cifras del número de homologación significan que la homologación ha sido concedida conforme a las prescripciones del Reglamento número 52 en su forma original.

MODELO B

(Ver párrafo 4.5 del presente Reglamento)



La marca de homologación arriba indicada, fijada sobre un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en Holanda (E4) en aplicación de los Reglamentos números 52 y 10 (1). Las dos primeras cifras de los números de homologación significan que en la fecha donde las homologaciones respectivas han sido concedidas, el Reglamento número 52 no había aún sido modificado, mientras que el Reglamento número 10 comprendía a la serie 01 de enmiendas.

(1) Este número se da a título de ejemplo únicamente.

ANEXO 3
Esquemas explicativos

FIGURA 1

Accesos a las puertas de servicio
(Ver párrafo 5.6.1.)

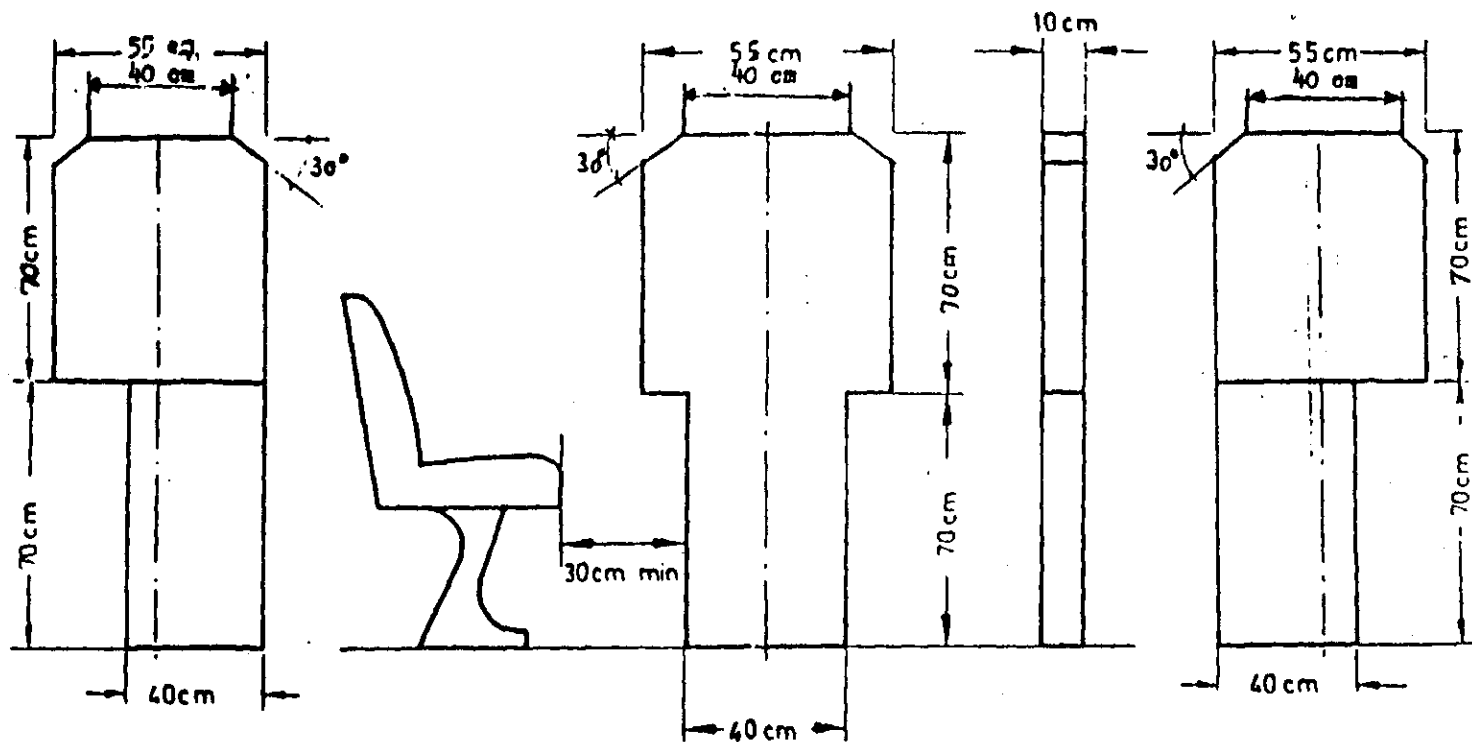


FIGURA 2

Accesos a las puertas de emergencia
(Ver párrafo 5.6.2.)

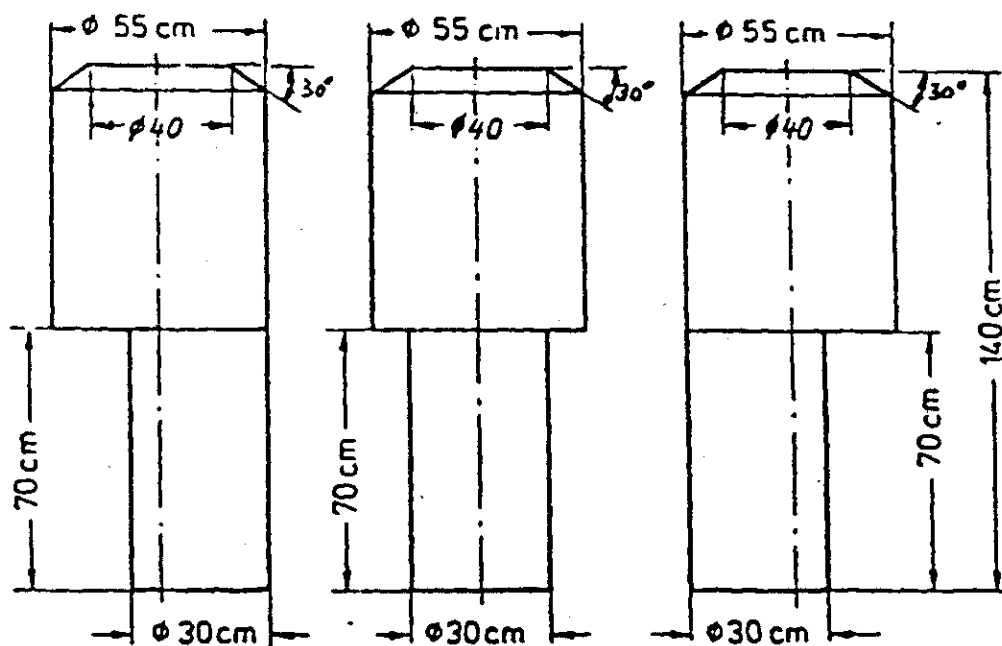
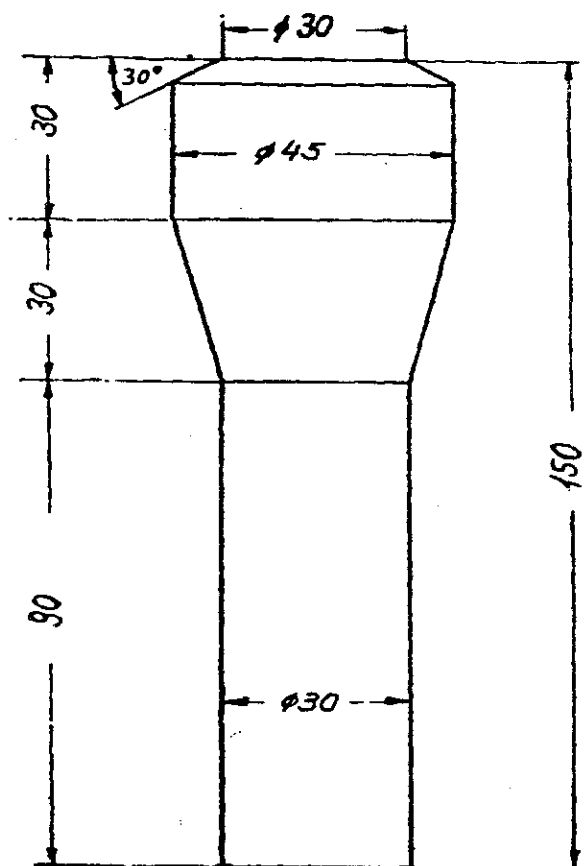


FIGURA 3
Pasillos
(Ver párrafo 5.6.5)



Dimensiones en cm

FIGURA 5

Longitud de la superficie prescrita del asiento
(Ver párrafo 5.6.7.1.1.1)

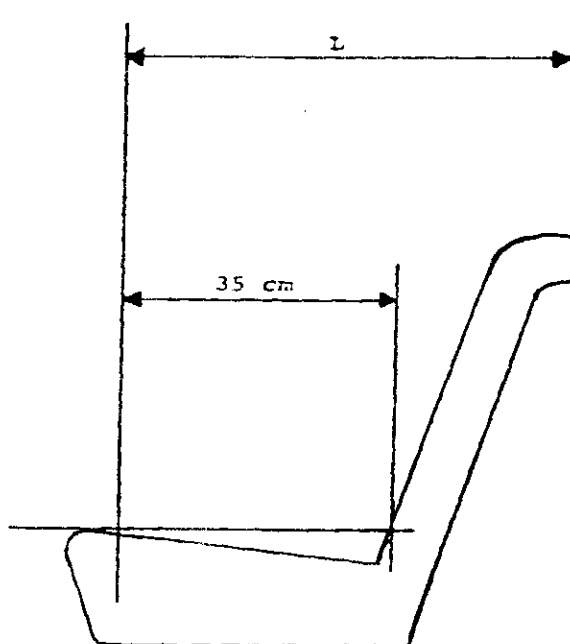


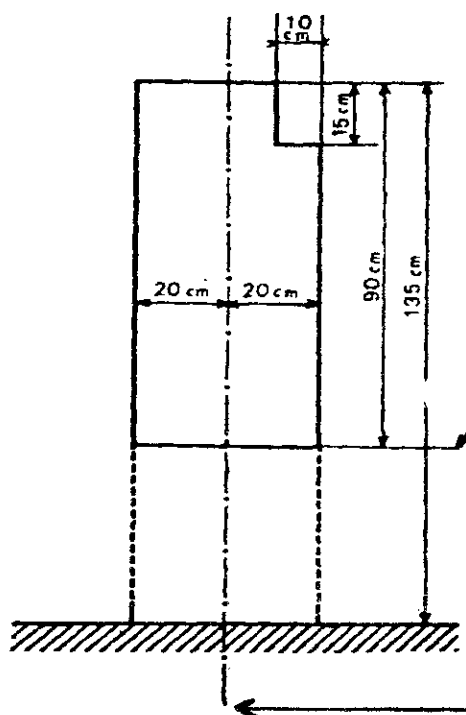
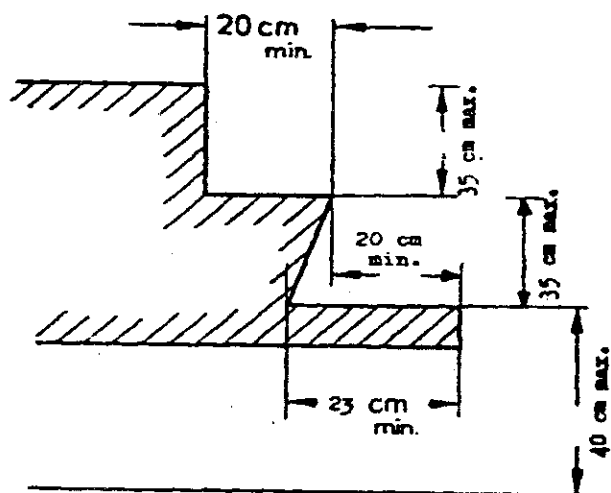
FIGURA 6

Intrusión tolerada en la superficie por encima del asiento
Corte transversal del espacio libre mínimo por encima de un asiento adyacente a la pared del vehículo

(Ver párrafo 5.6.7.1.2)

FIGURA 4

Peldaños de las puertas de servicio
(Ver párrafo 5.6.6)



Exterior
del
Vehículo

Nivel más elevado
del cojín no compri-
mido del asiento.

Eje medio del asiento

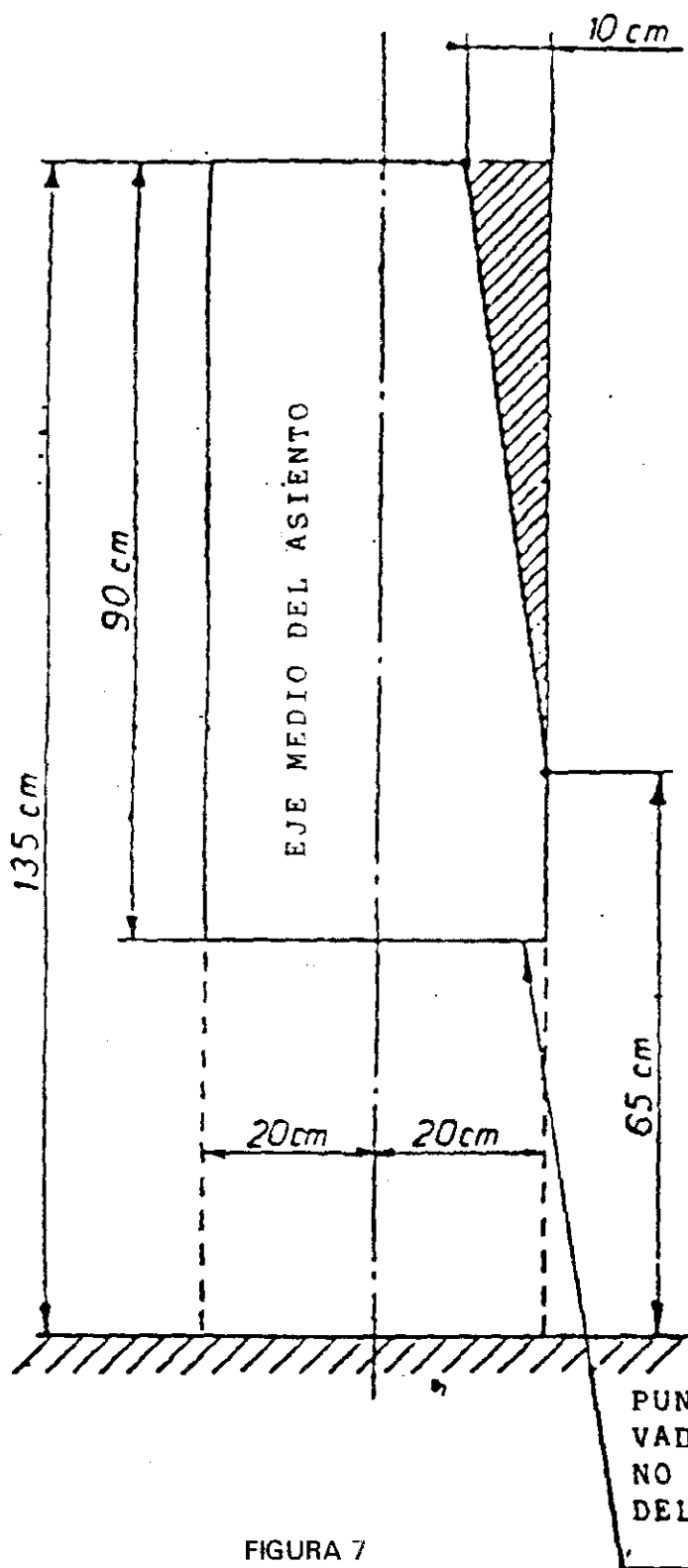


FIGURA 7

Intrusión tolerada de un elemento de la estructura

Características del triángulo limitando la intrusión de un elemento de la estructura.

(Ver párrafo 5.6.7.1.3.2)

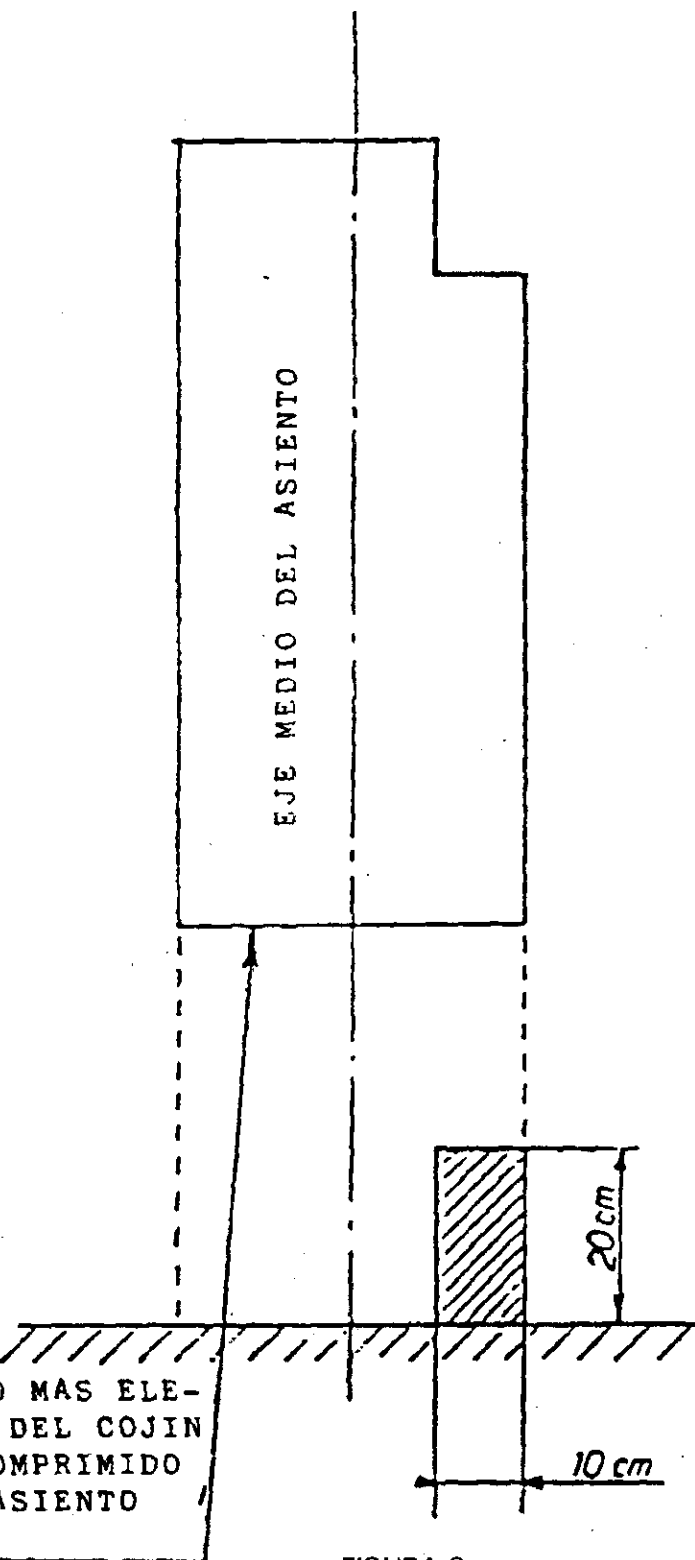


FIGURA 8

Intrusión tolerada de una conducción de calefacción

Características del rectángulo limitando la intrusión de una conducción de calefacción.

(Ver párrafo 5.6.7.1.3.3)

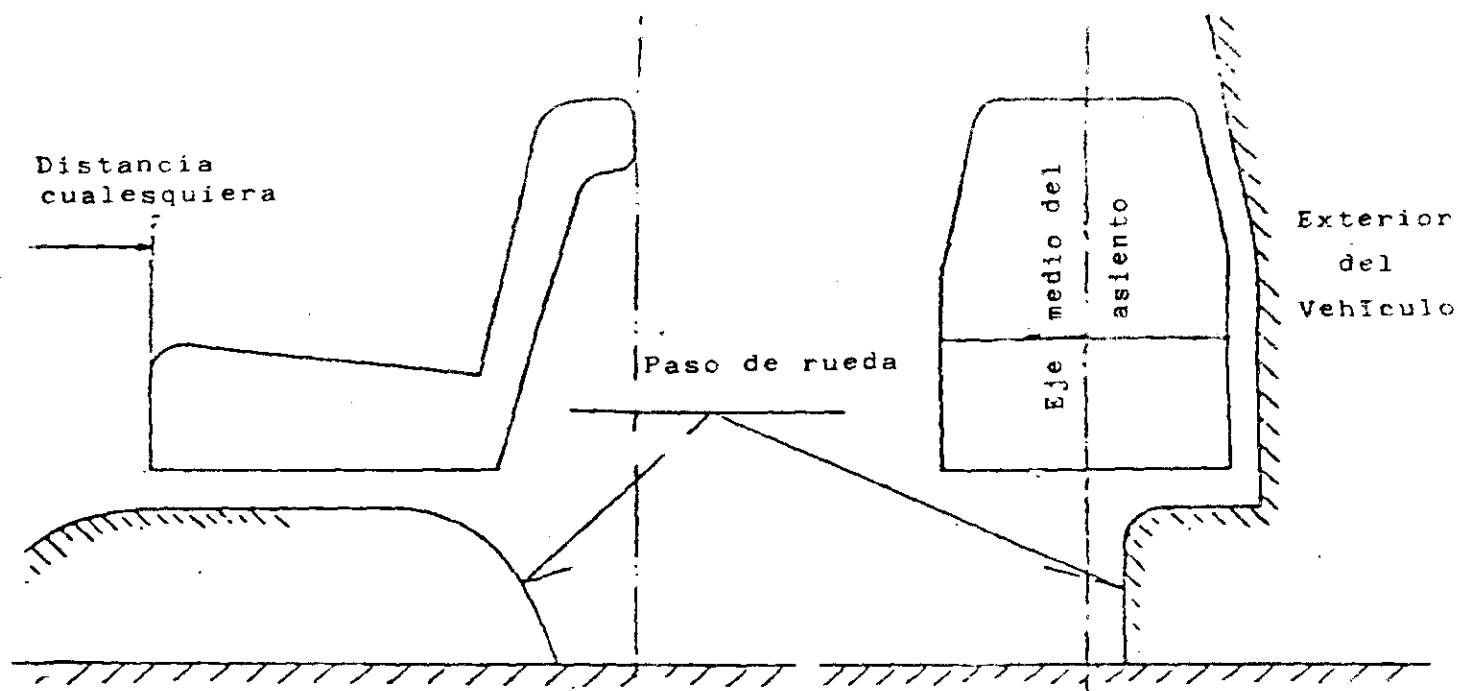


FIGURA 9

*Intrusión tolerada de un paso de rueda no sobrepasando el eje medio de un asiento lateral
(Ver párrafo 5.6.7.1.3.4)*

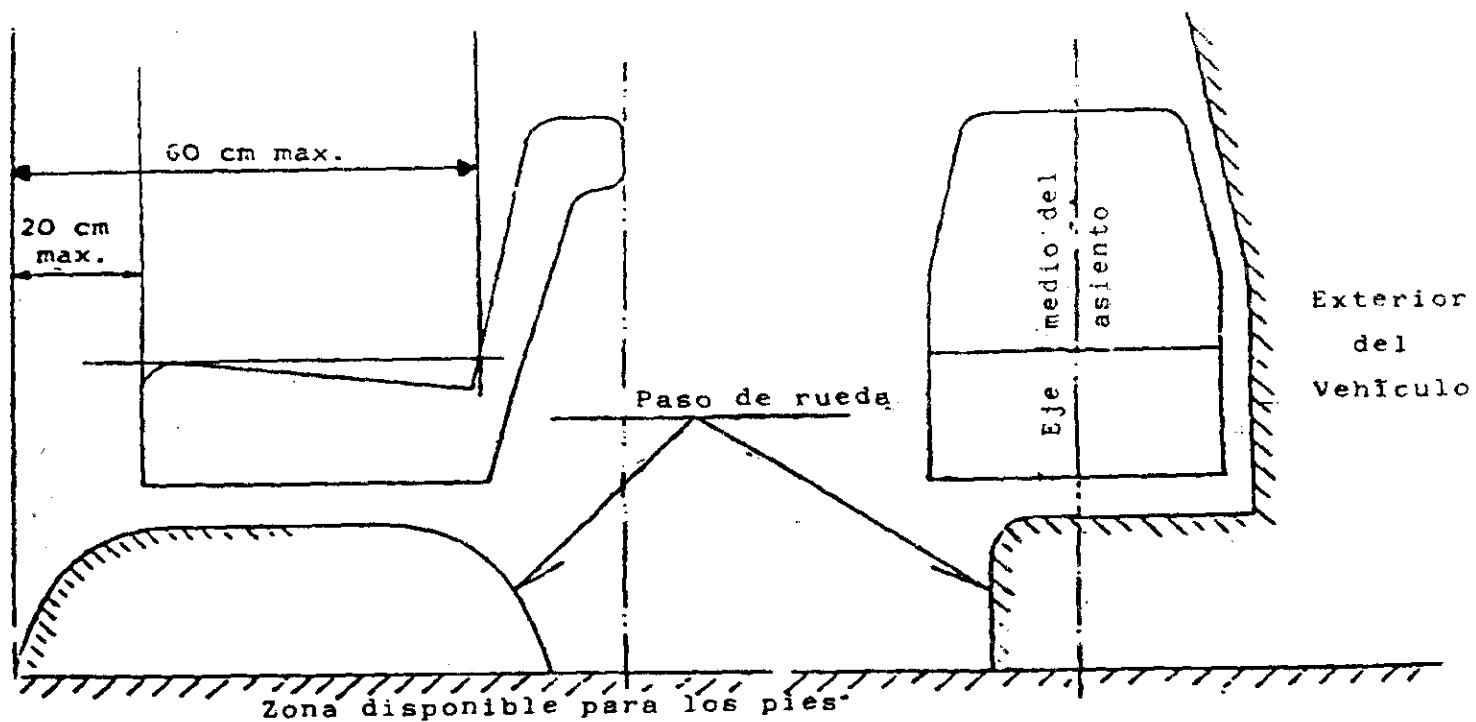


FIGURA 10

*Intrusión tolerada de un paso de rueda sobrepasando el eje medio de una plaza sentada lateral
(Ver párrafo 5.6.7.1.3.4)*

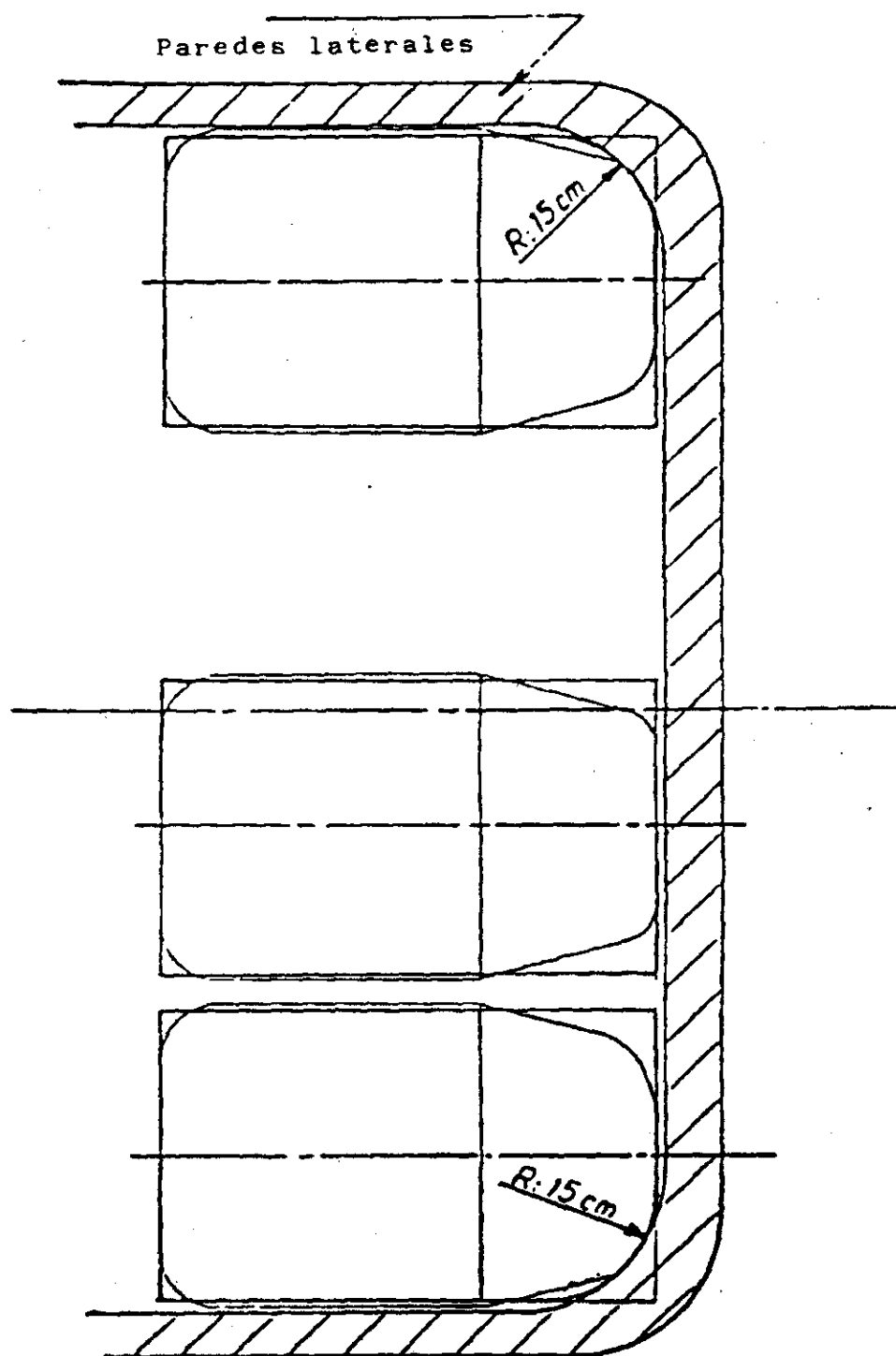


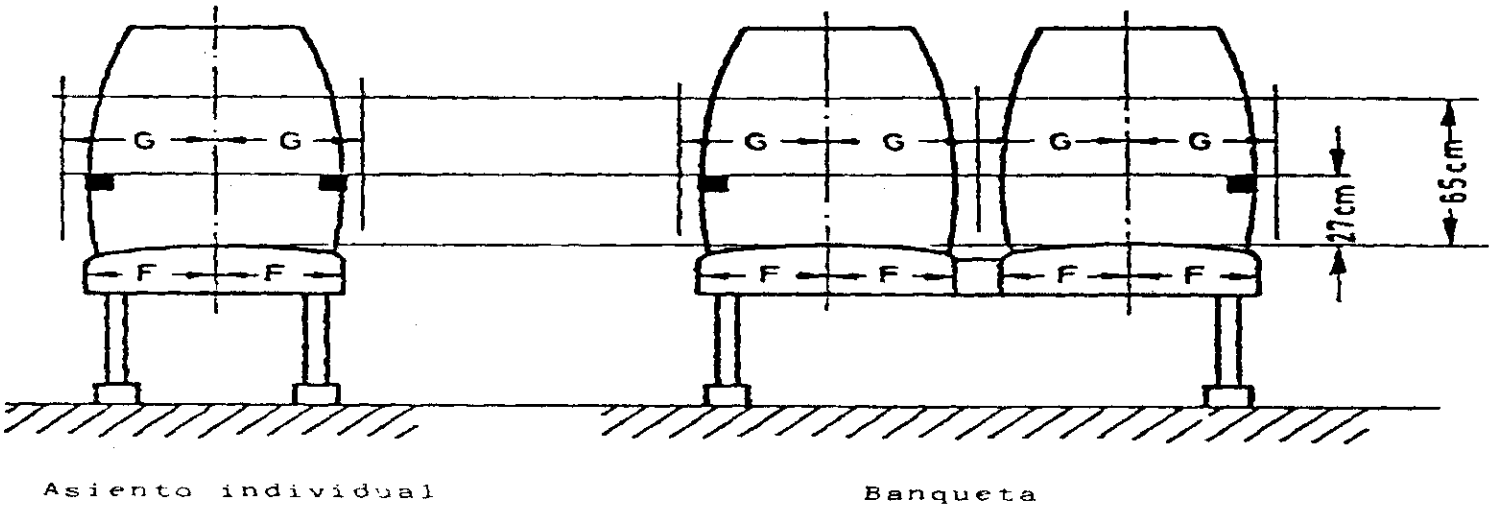
FIGURA 11

Intrusión tolerada

Vista en planta del espacio prescrito por encima del asiento - Plazas laterales traseras.

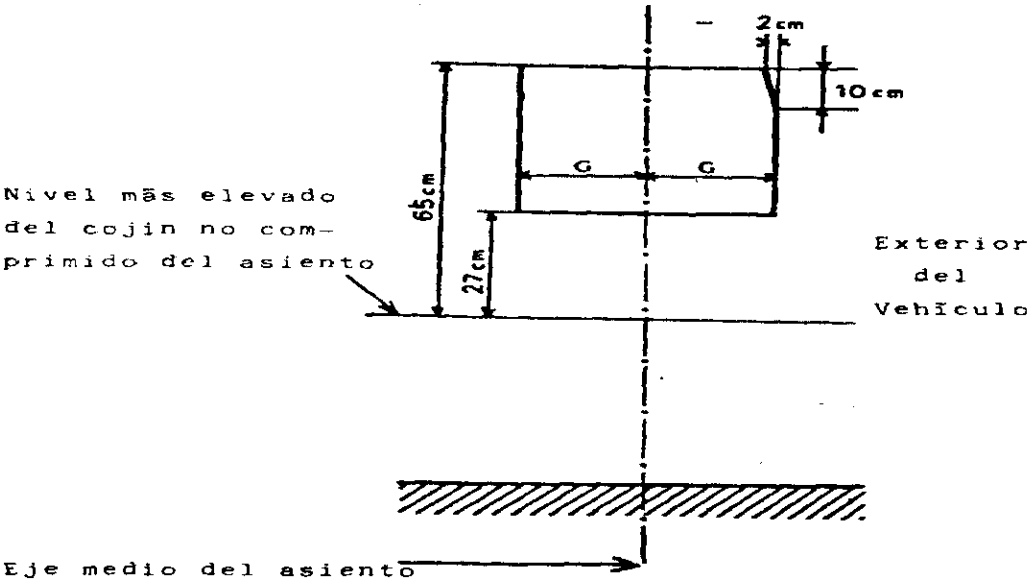
(Ver párrafo 5.6.7.1.4)

FIGURA 12
Dimensiones de los asientos de los viajeros
(Ver párrafo 5.6.7.2)



	G (cm) min	
F (cm) min	Banqueta	Asiento individual
20	22.5	25

FIGURA 13
Intrusión tolerada a la altura de los hombros
Corte transversal del espacio libre mínimo a la altura del hombro de una plaza
adyacente a la pared del vehículo.
(Ver párrafo 5.6.7.2.2)



$$G = \begin{cases} 22.5 \text{ cm} & \text{para una banqueta.} \\ 25 \text{ cm} & \text{para un asiento individual.} \end{cases}$$

FIGURA 14
Profundidad del cojín de un asiento
(Ver párrafo 5.6.7.3)

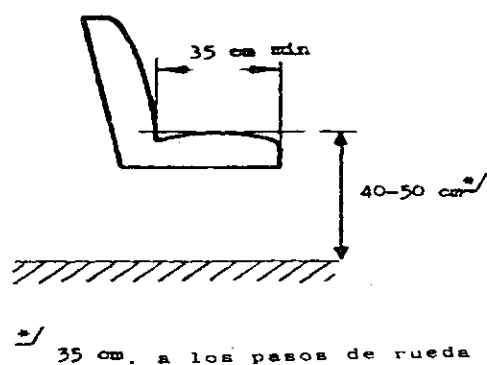


FIGURA 15
Espacio entre asientos
(Ver párrafo 5.6.7.4)

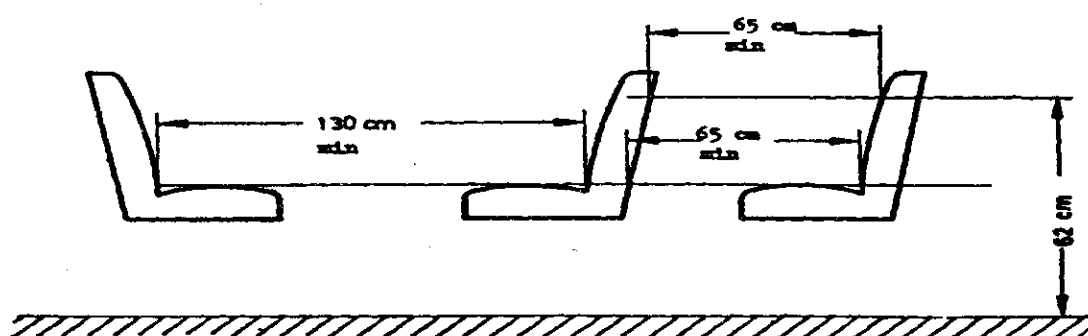


FIGURA 16
Asientos enfrentados a un tabique rígido
(Ver párrafo 5.6.7.4.4)

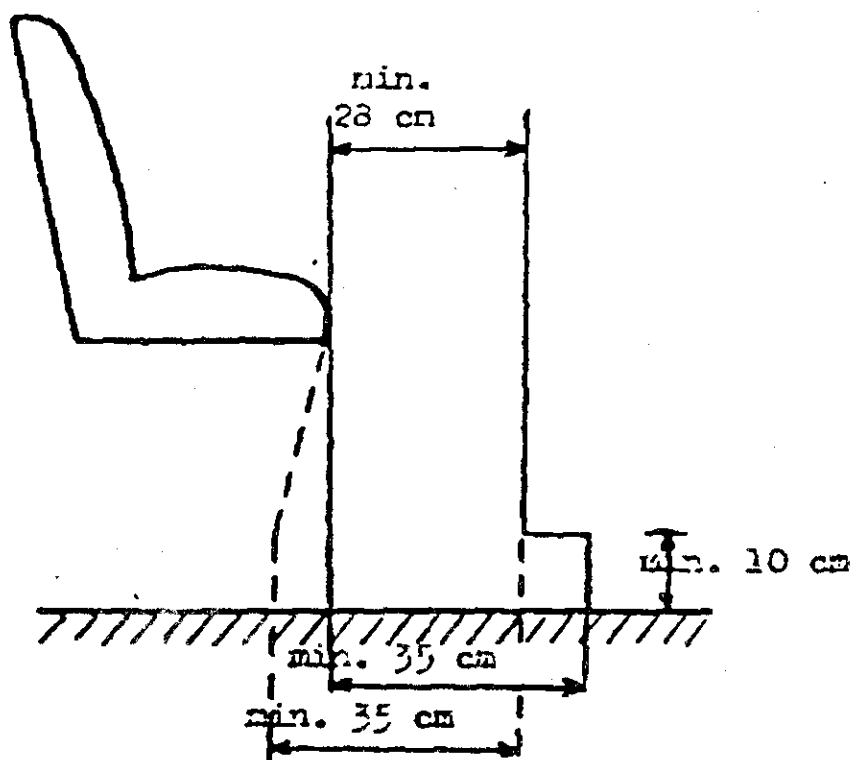
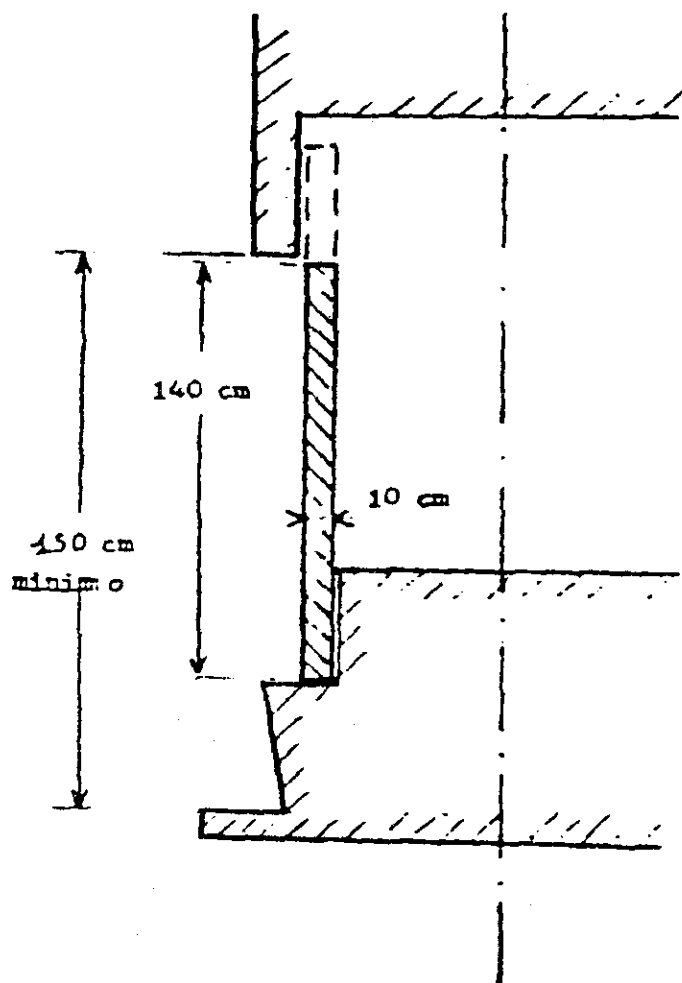


FIGURA 17

Entrada de la puerta de servicio
(Ver párrafo 5.5.3.1)



ESTADOS PARTE

Países	Fecha de notificación	Fecha de entrada en vigor
Alemania	22-11-1993	1-11-1982
Bélgica		5- 6-1983
España		21- 1-1994
Federación Rusa		1- 1-1988
Francia	20- 1-1993	1-11-1982
Hungría		
Luxemburgo		
República Checa		
República Eslovaca	2- 6-1993	
Rumania	28- 5-1993	3- 2-1984

El presente Reglamento entró en vigor de forma general el 1 de noviembre de 1982 y para España el 21 de enero de 1994, de conformidad con lo establecido en el artículo 1(8) del Acuerdo.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 17 de marzo de 1994.-El Secretario general técnico, Antonio Bellver Manrique.

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

7325 *REAL DECRETO 538/1994, de 25 de marzo, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1343/1992, de 6 de noviembre, en materia de cómputo de recursos propios de entidades financieras.*

El preámbulo de la Ley 13/1992, de 1 de junio, de recursos propios y supervisión en base consolidada de las entidades financieras, establece que en su desarrollo reglamentario se deberá procurar, en la medida de lo posible, que las entidades financieras españolas no queden sujetas a un régimen de supervisión prudencial más oneroso que el aplicable a la mayoría de las entidades financieras de otros Estados comunitarios con las que compitan en el Mercado Único.

Como quiera que en la normativa comunitaria y en la práctica de otros Estados miembros las financiaciones subordinadas computables hasta el 50 por 100 de los recursos propios básicos no están sujetas a limitación en cuanto al pago de intereses cuando la entidad financiera no registra beneficio, parece conveniente suprimir la condición que, inspirada en la tradicional práctica española, estableció al efecto el Real Decreto 1343/1992, de 6 de noviembre. Esa limitación debe mantenerse, sin embargo, para los valores de duración indefinida que pretendan computarse en el tramo del 100 por 100 de los recursos propios básicos, puesto que en ese caso la Directiva 89/299/CEE exige el diferimiento de intereses.

Por otra parte, la aplicación de la normativa española a las sucursales de entidades de crédito de terceros países requiere ciertas adaptaciones para evitar consecuencias perjudiciales para ellas e indeseables desde el punto de vista de nuestros mercados crediticios. Este es el caso, en especial, del límite a los grandes riesgos, del que esas sucursales estaban exentas hasta el pasado año.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Economía y Hacienda, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de marzo de 1994.

DISPONGO:

Artículo primero.

1. La letra h) del primer párrafo del apartado 1 del artículo 20 del Real Decreto 1343/1992, de 6 de noviembre, por el que se desarrolla la Ley 13/1992, de 1 de junio, de recursos propios y supervisión en base consolidada de las entidades financieras queda redactada como sigue:

«h) Las financiaciones de duración indeterminada que, además de las condiciones exigidas a las financiaciones subordinadas, establezcan la posibilidad de diferimiento de intereses en caso de pérdidas y de aplicación de la deuda y los intereses pendientes de pago a la absorción de pérdidas sin necesidad de proceder a la disolución de la entidad.»

2. Queda derogado el párrafo b) del apartado 3 del artículo 22 del Real Decreto 1343/1992, así como la referencia que a dicho párrafo se hace en el párrafo primero del apartado 2 del artículo 41 del citado Real Decreto.