ATOS ADOTADOS POR INSTÂNCIAS CRIADAS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

Só os textos originais da UNECE fazem fé ao abrigo do direito internacional público. O estatuto e a data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser verificados na versão mais recente do documento UNECE comprovativo do seu estatuto, TRANS/WP.29/343, disponível no seguinte endereço: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamento n.º 126 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de sistemas de separação para proteger os passageiros contra a deslocação das bagagens, fornecidos enquanto equipamento não de origem para veículos [2020/176]

Data de entrada em vigor: 9 de novembro de 2007

ÍNDICE

REGULAMENTO

1. Âmbito de aplicação
2. Definições
3. Pedido de homologação
4. Marcações
5. Homologação
6. Requisitos
7. Conformidade da produção
8. Sanções pela não conformidade da produção
9. Modificação do tipo de sistema de separação
10. Cessação definitiva da produção
11. Instruções de utilização
12. Designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras

ANEXOS

1 Comunicação

2 Disposições das marcas de homologação

3 Método de ensaio para os dispositivos destinados a proteger os ocupantes contra a deslocação das bagagens

Apêndice 1 — Corredor de desaceleração do carrinho de ensaio em função do tempo

Apêndice 2 — Posição dos blocos de ensaio de tipo 1 e 2 em relação à estrutura de ensaio

Apêndice 3 — Posição do plano de deflexão máxima do sistema de separação

4 Exemplo de um aparelho para ensaiar a resistência dos sistemas de separação

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente regulamento é aplicável aos dispositivos destinados a proteger os ocupantes contra os perigos resultantes da deslocação das bagagens para a zona dos lugares sentados em caso de colisão frontal dos veículos da categoria M_1 [1], fornecidos como equipamentos não de origem do veículo.

2. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

2.1. «Sistema de separação», acessórios ou dispositivos que, complementando os encostos dos bancos, se destinam a proteger os ocupantes da deslocação das bagagens;

[1] Tal como definido na Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2.

2.2. «Equipamento não de origem», um sistema de separação que não é fornecido pelo fabricante do veículo como equipamento de série, nem como opção para as aplicações nos veículos prescritas pelo fabricante do sistema de separação.

2.3. «Homologação de um sistema de separação», a homologação de um tipo de sistema de separação no que diz respeito à resistência, à conceção e às características dos sistemas de separação.

2.4. «Tipo de sistema de separação», uma categoria de sistemas de separação que não difiram entre si em aspetos essenciais como:

2.4.1. estrutura, forma, dimensões, materiais e massa do sistema de separação, embora este possa diferir no tipo de revestimento e na cor;

2.4.2. tipo e dimensões dos seus dispositivos de regulação, bloqueamento e fixação;

2.4.3. aplicações específicas nos veículos prescritas pelo requerente da homologação.

2.5. «Banco», ver os pontos 2.3 e 2.4 do Regulamento n.º 17.

2.6. «Fixação», o sistema de fixação do sistema de separação à estrutura do veículo, incluindo as partes afetadas da estrutura do veículo;

2.7. «Sistema de regulação», o dispositivo que permite regular o sistema de separação, ou as suas partes, de acordo com a posição adequada à instalação recomendada pelo requerente da homologação para os veículos previstos e nas posições previstas no interior desses veículos.

2.8. «Sistema de bloqueio», um dispositivo que assegura a manutenção do sistema de separação e respetivas partes na posição de utilização;

2.9. «Estruturas intermédias», os componentes do veículo aos quais o sistema de separação é fixado nos veículos prescritos, mas que não constituem as fixações.

3. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

3.1. O pedido de homologação de um tipo de sistema de separação deve ser apresentado pelo titular da marca comercial ou pelo seu representante devidamente acreditado.

3.2. O pedido deve ser acompanhado de:

3.2.1. uma descrição técnica do sistema de separação em que se indiquem as partes estofadas e as partes rígidas utilizadas e que inclua desenhos das partes que constituem o sistema de separação. Os desenhos devem indicar a posição destinada ao número de homologação e aos símbolos adicionais em relação ao círculo da marca de homologação.

Essa descrição deve indicar os modelos de veículo nos quais o tipo de sistema de separação pode ser utilizado e as suas posições de fixação no interior desses veículos.

3.2.2. um desenho ilustrando a instalação do sistema de separação nos modelos de veículos em causa e as posições de instalação respetivas, incluindo indicações suficientes sobre as dimensões para facilitar o posicionamento dos blocos de ensaio e dos pontos de fixação à estrutura do veículo, das estruturas intermédias, dos bancos e painéis de acabamento eventualmente necessários, conforme disposto no ponto 2 do anexo 3.

3.2.3. três amostras do tipo de sistema de separação, uma das quais para efeitos de referência.

3.2.4. amostras dos materiais utilizados nas quantidades requeridas pelo serviço técnico que efetua os ensaios de homologação.

3.2.5. amostras dos bancos, das estruturas intermédias e dos painéis de acabamento necessários para os ensaios prescritos nos pontos 2.4 e 2.6 do anexo 3.

3.2.6. o serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação tem direito a solicitar amostras suplementares.

4. MARCAÇÕES

As amostras do tipo de sistema de separação apresentadas para homologação em conformidade com as disposições do ponto 3 acima devem estar clara e indelevelmente marcadas com o nome, as iniciais ou a marca comercial do fabricante.

5. HOMOLOGAÇÃO

5.1. Se todas as amostras de um tipo de sistema de separação apresentadas nos termos do ponto 3 cumprirem os requisitos do ponto 6, a homologação deve ser concedida.

5.2. A cada modelo homologado é atribuído um número de homologação. Os dois primeiros algarismos (atualmente 00 de acordo com o regulamento na sua versão original) indicam a série de alterações que incorpora as principais e mais recentes alterações técnicas ao regulamento à data de emissão da homologação. Uma mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro tipo de sistema de separação.

5.3. A comunicação da concessão, extensão ou recusa da homologação de um tipo de sistema de separação nos termos do presente regulamento deve ser feita às partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento por meio de um formulário conforme com o modelo constante do anexo 1 do presente regulamento.

5.4. Em todos os sistemas de separação conformes com um tipo homologado nos termos do presente regulamento, deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha de homologação, uma marca de homologação internacional composta por:

5.4.1. um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo do país que concedeu a homologação ([2]);

5.4.2. o número de homologação, colocado à direita do círculo previsto no ponto 5.4.1.

5.5. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.

5.6. A marca de homologação deve ser aposta no sistema de separação pelo fabricante.

5.7. O anexo 2 do presente regulamento contém exemplos de disposições de marcas de homologação.

6. REQUISITOS

6.1. Ensaios

Os sistemas de separação devem ser ensaiados em conformidade com os procedimentos de ensaio descritos no anexo 3.

Os sistemas de separação que, em conformidade com o ponto 3.2.1, possam ser utilizados em mais de um veículo ou em mais de uma posição no interior de um veículo específico devem cumprir os requisitos dos ensaios prescritos no anexo 3 para todos os veículos e posições previstas.

6.2. Especificações

6.2.1. Quando ensaiados em conformidade com o disposto no ponto 6.1, os sistemas de separação devem poder resistir a forças suficientemente importantes para demonstrarem a sua capacidade de proteger os ocupantes contra a deslocação das bagagens em colisões frontais.

Esse requisito considera-se cumprido se a deslocação para a frente dos blocos de ensaio de ensaio for inferior a 300 mm para lá do plano Y-Y (ilustrado no apêndice 3 do anexo 3), perpendicular ao eixo longitudinal da instalação de ensaio prevista no veículo, e formado pela superfície traseira dos encostos dos bancos, regulados em conformidade com o disposto no ponto 2.7 do anexo 3, situados imediatamente em frente do sistema de separação, exceto se o fabricante puder comprovar de forma satisfatória ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios que uma deslocação para a frente superior a 300 mm não aumentará o risco de ferimentos graves para os ocupantes em caso de colisão frontal.

O sistema de separação não deve desprender-se de qualquer dos seus pontos de fixação. Após o ensaio, não deve haver quaisquer arestas vivas no sistema de separação suscetíveis de causarem lesões nos ocupantes do veículo por contacto.

([2]) Os números distintivos das partes contratantes no Acordo de 1958 são reproduzidos no anexo 3 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6 — http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

6.2.2. Uma vez instalado, o sistema de separação não deve apresentar quaisquer arestas vivas ou rugosidades perigosas que possam aumentar o risco de lesões graves nos ocupantes. Os componentes rígidos do sistema de separação ou das estruturas intermédias suscetíveis de entrar em contacto com os ocupantes em caso de colisão e constituídos por um material de dureza superior a 50 Shore A devem ter superfícies com arestas arredondadas cujo raio de curvatura não seja inferior a 3,2 mm.

7. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

Os procedimentos relativos à conformidade da produção devem estar de acordo com os indicados no anexo 2 do acordo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), tendo em conta o seguinte:

7.1. Os sistemas de separação homologados nos termos do presente regulamento devem ser fabricados de modo a serem conformes com o modelo homologado, cumprindo os requisitos estabelecidos no ponto 6.

7.2. A autoridade competente que tiver concedido a homologação pode, em qualquer altura, verificar os métodos de controlo da conformidade aplicáveis a cada unidade de produção. Essas verificações devem normalmente ser realizadas uma vez por ano. Essa autoridade pode igualmente proceder a controlos aleatórios a sistemas de separação fabricados em série para verificação do cumprimento dos requisitos do ponto 6.

8. SANÇÕES PELA NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

8.1. A homologação concedida a um tipo de sistema de separação nos termos do presente regulamento pode ser revogada se o disposto no ponto 6 não for cumprido ou se o sistema de separação em causa não for aprovado nos ensaios previstos no ponto 6.

8.2. Se uma parte contratante no Acordo que aplique o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, deve notificar imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que apliquem o regulamento, utilizando um formulário de comunicação conforme com o modelo apresentado no anexo 1 do presente regulamento.

9. MODIFICAÇÃO DO TIPO DE SISTEMA DE SEPARAÇÃO

9.1. Qualquer modificação do tipo de sistema de separação, dos veículos a que se destina ou das posições de instalação previstas deve ser notificada à entidade homologadora que o homologou. Essa entidade pode:

9.1.1. considerar que as modificações introduzidas não são suscetíveis de ter efeitos adversos apreciáveis e que o sistema de separação ainda cumpre os requisitos; ou

9.1.2. considerar que as modificações são pouco relevantes e que os resultados referidos no ponto 6. podem ser verificados com base em informações técnicas fornecidas pelo fabricante; ou

9.1.3. exigir um novo relatório ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.

9.2. A confirmação ou recusa da homologação, com especificação das modificações, deve ser comunicada, através do procedimento previsto no ponto 5.3, às partes no Acordo que apliquem o presente regulamento.

9.3. A autoridade competente responsável pela extensão da homologação atribui um número a essa extensão e informa do facto as restantes partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme ao modelo apresentado no anexo 1 do presente regulamento.

10. CESSAÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

Se o titular da homologação deixar completamente de fabricar um dispositivo homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a entidade que concedeu a homologação. Após receber a correspondente comunicação, essa entidade deve do facto informar as outras partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, por meio de um formulário de comunicação conforme com o modelo que consta do anexo 1 do presente regulamento.

11. INSTRUÇÕES DE UTILIZAÇÃO

Todos os sistemas de separação devem ser acompanhados de instruções respeitantes aos pontos seguidamente indicados, redigidas na língua ou nas línguas do país em que se prevê que venham a ser comercializados.

11.1. As instruções de instalação devem indicar quais os modelos de veículo em que o sistema de separação pode ser montado e os métodos corretos para a sua fixação.

11.2. As instruções para os utilizadores devem incluir informações que lhes permitam retirar o máximo benefício do sistema de separação. Nessas instruções, é conveniente:

a) assinalar a importância de utilizar o sistema de separação em todas as viagens em que se transporte bagagens;

b) indicar a regulação e posição corretas do sistema de separação;

c) indicar qual o procedimento a seguir para efetuar qualquer regulação e/ou utilizar o sistema de bloqueamento integrado no sistema de separação;

d) indicar qual a posição recomendada para a colocação das bagagens e sua retenção no interior do compartimento de bagagens dos modelos de veículo a que o sistema de separação se destina;

e) referir a necessidade de substituir os sistemas de separação danificados.

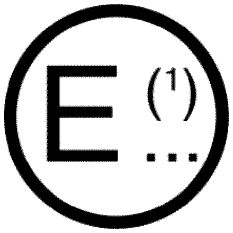
12. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DAS ENTIDADES HOMOLOGADORAS

As partes contratantes no Acordo que apliquem o presente regulamento comunicam ao Secretariado das Nações Unidas as designações e os endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras que concedem as homologações e aos quais devem ser enviados os certificados de concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.

ANEXO 1

COMUNICAÇÃO

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



Emitido por: Designação da entidade administrativa:

.....

.....

Referente a (2): Concessão da homologação

Extensão da homologação

Recusa da homologação

Revogação da homologação

Revogação da homologação Cessação definitiva da produção

de um tipo de sistema de separação nos termos do Regulamento n.º 126

Homologação n.º: ..... Extensão n.º: .....

1. Marca ou designação comercial do sistema de separação: .....
2. Específico para os modelos de veículo: .....
3. Nome e endereço do fabricante: .....
4. Se aplicável, nome e endereço do representante do fabricante: .....
5. Descrição do sistema de separação: .....
6. Descrição dos sistemas de regulação e de bloqueamento do sistema de separação e das suas partes: .....
7. Descrição da posição ou das posições do sistema de separação no interior do modelo de veículo: .....
8. Descrição das fixações e materiais de fixação fornecidos com o sistema de separação: .....
9. Sistema de separação apresentado para homologação em: .....
10. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação: .....
11. Data do relatório emitido por esse serviço: .....
12. Número do relatório emitido por esse serviço: .....
13. Observações: .....
14. Concessão/extensão/recusa/revogação da homologação (2)

(1) Número distintivo do país que procedeu à concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação (ver disposições relativas à homologação no regulamento).

(2) Strike out which does not apply.

15. Razões da extensão (se aplicável): .....

16. Posição da marca de homologação no sistema de separação: .....

17. Local: .....

18. Data: .....

19. Assinatura: .....

20. Os documentos a seguir indicados, ostentando o número de homologação indicado acima, são anexados à presente comunicação:

    a) desenhos, diagramas e planos do sistema de separação, das suas fixações no veículo, dos sistemas de regulação e das suas partes, assim como dos seus dispositivos de bloqueamento;

    b) fotografias dos sistemas de separação, das suas fixações, dos sistemas de regulação e das suas partes, assim como dos seus dispositivos de bloqueamento.

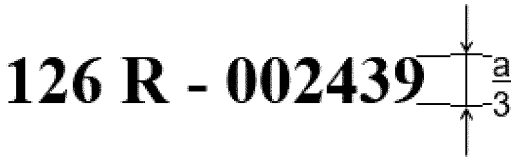
ANEXO 2

DISPOSIÇÕES DAS MARCAS DE HOMOLOGAÇÃO

(ver ponto 5.4 do presente regulamento)

SISTEMA DE SEPARAÇÃO





a = 8 mm mín.

A marca de homologação acima indicada afixada num sistema de separação indica que o tipo de sistema de separação em causa foi homologado, no que respeita à sua resistência, nos Países Baixos (E4), nos termos do Regulamento n.º 126, com o número de homologação 002439. Os dois primeiros algarismos do número de homologação indicam que o regulamento não foi objeto de alterações.

Nota:

O número de homologação e os símbolos adicionais devem obrigatoriamente ser colocados próximo do círculo, quer acima, quer abaixo, ou ainda quer à esquerda, quer à direita da letra «E». Os algarismos do número de homologação devem estar no mesmo lado da letra «E» e orientados na mesma direção. Para evitar a confusão com outros símbolos, não deve utilizar-se a numeração romana nos números de homologação.

ANEXO 3

MÉTODO DE ENSAIO PARA OS DISPOSITIVOS DESTINADOS A PROTEGER OS OCUPANTES CONTRA A DESLOCAÇÃO DAS BAGAGENS

1. MASSAS DE ENSAIO

Blocos rígidos, com o centro de inércia no centro geométrico.

Tipo 1

Dimensões: 300 mm × 300 mm × 300 mm

todas as arestas e cantos arredondados a 20 mm

Massa: 18 kg

Tipo 2

Dimensões: 500 mm × 350 mm × 125 mm

todas as arestas e cantos arredondados a 20 mm

Massa: 10 kg

2. PREPARAÇÃO DO ENSAIO

2.1. O sistema de separação deve estar fixado a uma estrutura rígida através dos elementos de fixação fornecidos pelo fabricante. A estrutura rígida deve integrar um plano horizontal rígido «E» (ver anexo 4) que reproduza o nível geral do piso do compartimento das bagagens. Os pontos de fixação A, B, C e D devem reproduzir a disposição geométrica dos pontos de fixação do veículo, conforme disposto no ponto 3.2.2 relativo ao pedido de homologação, medidos a partir do plano de referência «E».

Se o requerente da homologação recomendar diferentes posições de instalação, deve ser escolhido o caso mais desfavorável, mediante acordo do serviço técnico.

Todas as cintas de fixação, estruturas intermédias e todos componentes, etc. devem ser instalados de acordo com as instruções do requerente da homologação.

2.2. O piso na instalação de ensaio descrita no ponto 2.1 deve reproduzir o piso real tendo em conta os pontos de fixação A, B, C e D e a relação entre os pontos de fixação nos veículos a que o sistema se destina e o piso na instalação proposta, como indicado no ponto 3.2.2 do presente regulamento.

2.3. Devem ser colocados dois blocos de ensaio do tipo 1 sobre a superfície «E» da estrutura rígida.

2.3.1. Para determinar a localização dos blocos de ensaio no sentido longitudinal, os mesmos devem, em primeiro lugar, ser posicionados de forma a que a sua face anterior esteja em contacto com o sistema de separação e que a sua face inferior repouse no plano horizontal «E» da estrutura rígida. Em seguida, devem ser deslocados para trás, paralelamente ao plano longitudinal médio da estrutura rígida, a uma distância horizontal de 200 mm. Nesta posição, devem ser retidos de modo a impedir qualquer deslocação para trás. Se, na instalação no veículo referida no ponto 3.2.2 do presente regulamento, não for possível deslocar os dois blocos de tipo 1 a uma distância de 200 mm, estes devem ser deslocados até à posição mais recuada possível na instalação em causa. A distância entre o plano longitudinal médio da estrutura rígida e a face interna de cada bloco de ensaio deve ser de 25 mm, para se obter uma distância de 50 mm entre ambos os blocos. Ver apêndice 2 do presente anexo.

2.3.2. As instalações no veículo referidas no ponto 3.2.2. do presente regulamento nas quais não seja possível instalar os blocos de ensaio de tipo 1 devem ser objeto de ensaio sem esses blocos.

2.3.3. A estrutura rígida deve estar equipada com um piso de ensaio fixo e sobrelevado tendo uma superfície de carga que permita localizar o centro de gravidade de um bloco de ensaio de tipo 2 ao meio, entre o bordo superior do encosto situado imediatamente à frente do sistema de separação (sem ter em conta os apoios de cabeça) e o bordo inferior do revestimento do tejadilho, diretamente acima deste ponto (X-X no apêndice 2 do anexo 3), conforme definido no ponto 3.2.2 do presente regulamento. Colocar um bloco de ensaio do tipo 2 sobre o piso de ensaio sobrelevado de modo que a sua maior superfície (500 mm × 350 mm) fique no centro da superfície de carga, relativamente ao eixo longitudinal da estrutura rígida, e com a superfície de 500 mm × 125 mm virada para a frente e em contacto direto com o sistema de separação. As instalações dos sistemas de separação nas quais não seja possível montar um bloco de ensaio do tipo 2 devem ser objeto de ensaio sem esse bloco. Ver apêndice 2 do presente anexo.

2.4. Se, na posição de instalação prevista, os pontos de fixação do sistema de separação estiverem localizados numa estrutura intermédia (como o encosto dos bancos, acabamento lateral, etc.), esses componentes intermédios devem estar fixados à estrutura rígida com as peças de fixação indicadas pelo fabricante.

2.5. Se, na instalação prevista no interior da estrutura de ensaio rígida, o sistema de separação não possuir qualquer estrutura que se prolongue até, pelo menos, 400 mm do plano rígido horizontal «E» (anexo 4), o ensaio poderá ser efetuado sem os blocos de ensaio do tipo 1.

2.6. Se certos componentes do veículo (como partes metálicas da carroçaria, bancos, painéis de acabamento interiores, etc.) afetarem a deslocação para a frente dos sistemas de separação, esses componentes podem ser fixados à estrutura rígida referida no ponto 2.1, devendo, porém, ser fixados a essa estrutura na posição que represente o mais fielmente possível a sua posição de instalação no veículo em relação ao sistema de separação, conforme prescrito no ponto 3.2.2 do presente regulamento, a pedido do fabricante. À exceção dos bancos dos ocupantes reguláveis longitudinalmente, sempre que as suas posições sejam reguláveis no interior do veículo (como os encostos dos bancos traseiros), esses elementos devem ser colocados de modo a representar a posição de regulação suscetível de exercer a menor influência possível na deslocação para a frente do sistema de separação.

2.7. Sempre que a deslocação para a frente do sistema de separação seja limitada por um conjunto de bancos reguláveis longitudinalmente, esses bancos, se fixados à estrutura rígida indicada no ponto 2.1, a pedido do fabricante, devem ser posicionados até um máximo de 10 mm da sua posição mais baixa e mais recuada e o encosto do banco, se regulável, deve ser regulado o mais próximo possível de um ângulo de 25°. Os apoios de cabeça, se estiverem montados, devem estar na posição mais baixa.

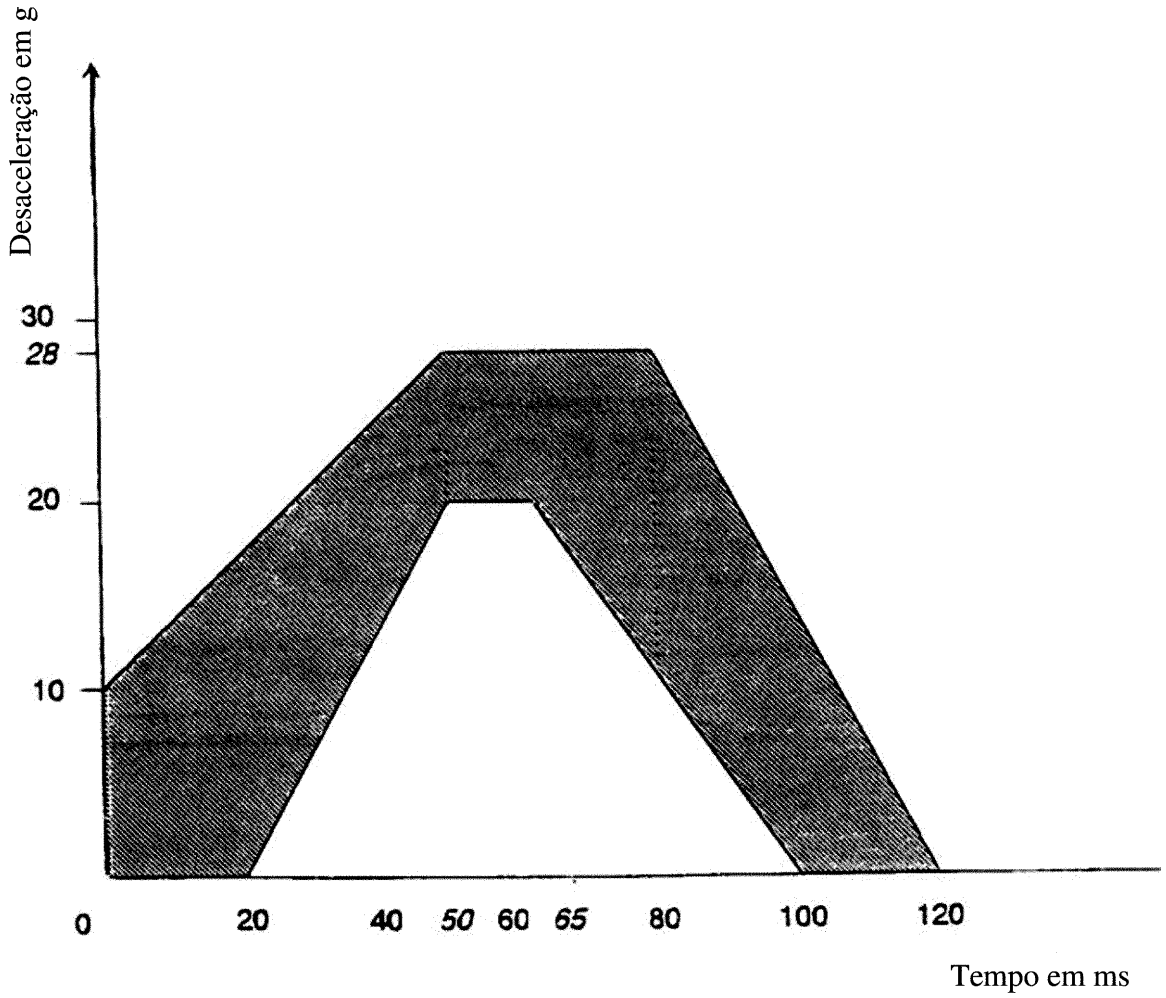
3. REALIZAÇÃO DO ENSAIO

A estrutura de ensaio e os seus componentes (referidos nos pontos 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 e 2.7) devem ser fixados firmemente a um carrinho de ensaio que é desacelerado partindo de uma velocidade inicial até à sua imobilização, de modo que o carrinho e a estrutura a ele ligada sejam submetidos a uma curva de desaceleração cujos limites se situem dentro do corredor definido graficamente no anexo 3, apêndice 1.

APÊNDICE 1

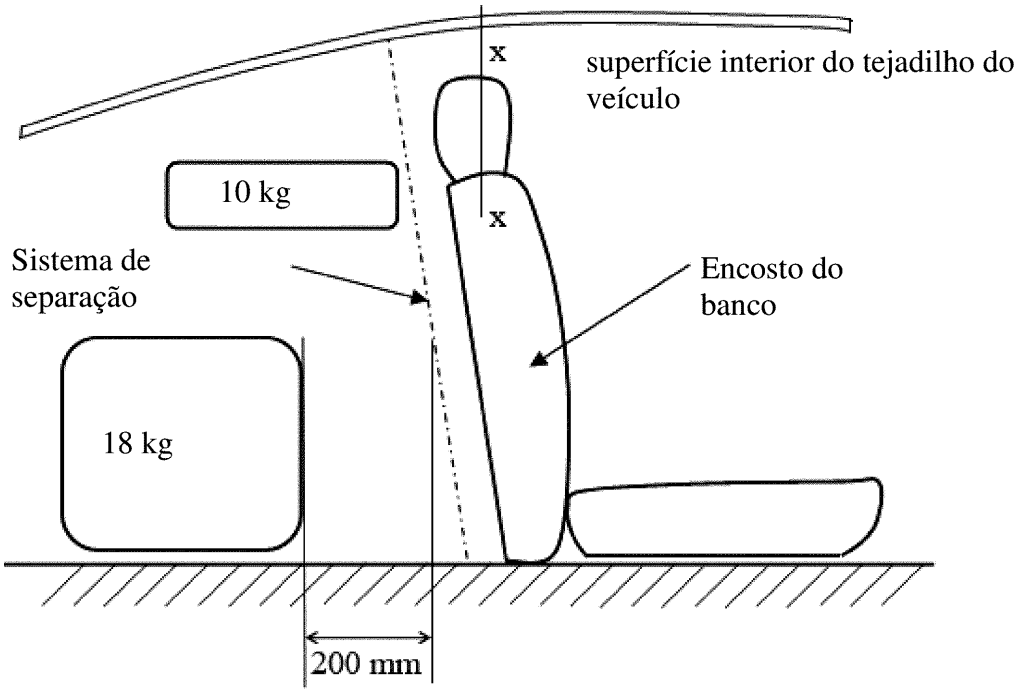
CORREDOR DE DESACELERAÇÃO DO CARRINHO DE ENSAIO EM FUNÇÃO DO TEMPO

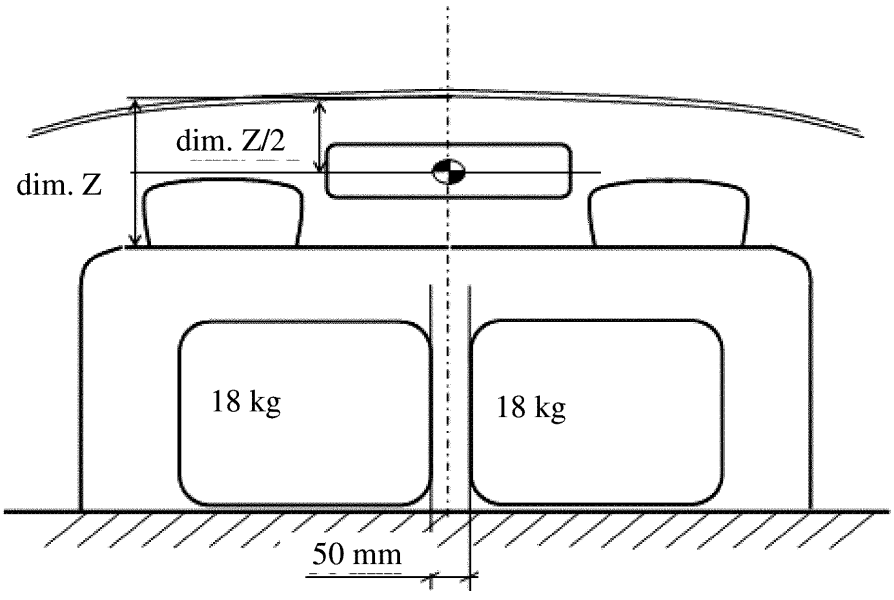
(colisão frontal)



APÊNDICE 2

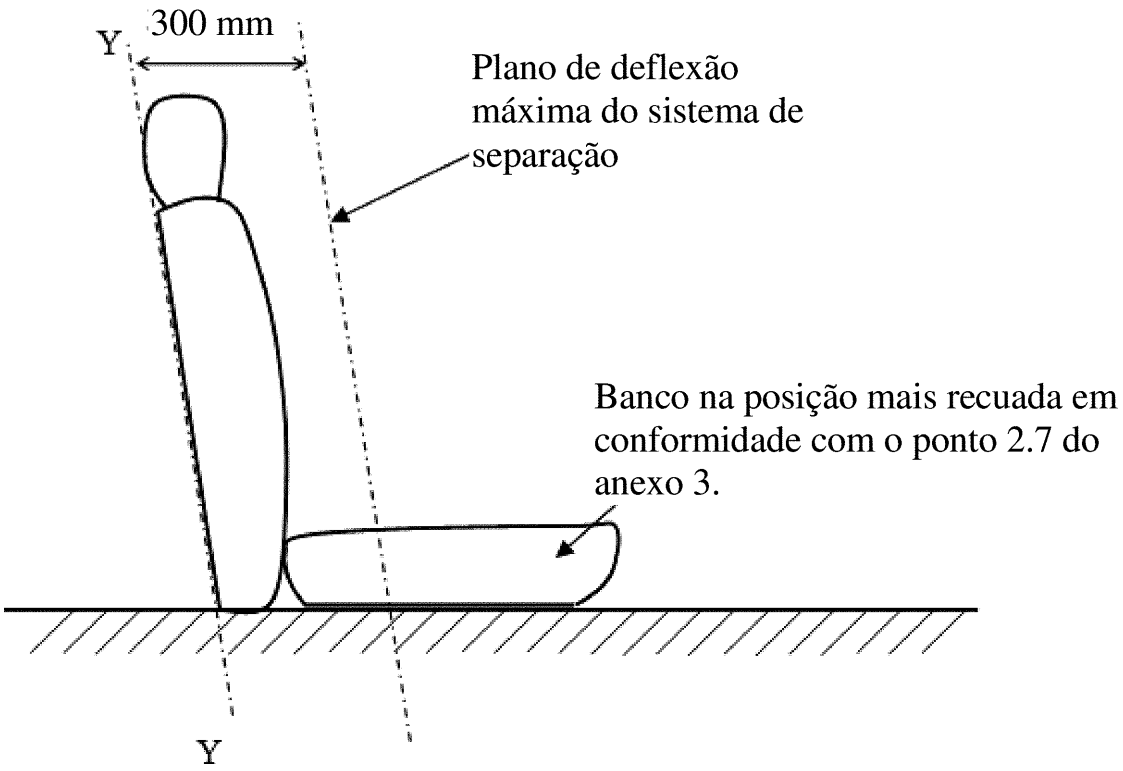
POSIÇÃO DOS BLOCOS DE ENSAIO DE TIPO 1 E 2 EM RELAÇÃO À ESTRUTURA DE ENSAIO





Apêndice 3

Posição do plano de deflexão máxima do sistema de separação



ANEXO 4

EXEMPLO DE UM APARELHO PARA ENSAIAR A RESISTÊNCIA DOS SISTEMAS DE SEPARAÇÃO

