ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

Solo los textos originales de la CEPE surten efectos jurídicos con arreglo al Derecho internacional público. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben consultarse en la última versión del documento de situación CEPE TRANS/WP.29/343, disponible en: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Reglamento n.º 126 de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes sobre la homologación de los sistemas de separación destinados a proteger a los pasajeros contra el desplazamiento del equipaje y suministrados como equipo no original del vehículo [2020/176]

Fecha de entrada en vigor: 9 de noviembre de 2007

ÍNDICE

REGLAMENTO

1. Ámbito de aplicación
2. Definiciones
3. Solicitud de homologación
4. Marcados
5. Homologación
6. Requisitos
7. Conformidad de la producción
8. Sanciones por no conformidad de la producción
9. Modificaciones del tipo de sistema de separación
10. Cese definitivo de la producción
11. Instrucciones de uso
12. Nombre y dirección de los servicios técnicos responsables de la realización de los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo

ANEXOS

1 Comunicación

2 Disposición de las marcas de homologación

3 Procedimiento de ensayo de los dispositivos destinados a proteger a los ocupantes contra el desplazamiento del equipaje

Apéndice 1. Pasillo de desaceleración del carro en función del tiempo

Apéndice 2. Posición de los bloques de ensayo de tipo 1 y de tipo 2 en relación con el bastidor de ensayo

Apéndice 3. Posición del plano de desviación máxima del sistema de separación

4 Ejemplo de aparato de ensayo de la resistencia de los sistemas de separación

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a los dispositivos, suministrados como equipo no original del vehículo, destinados a proteger a los ocupantes de los vehículos de la categoría M_1 [1] del peligro resultante del desplazamiento del equipaje a las zonas de asiento del vehículo cuando se produce una colisión frontal.

2. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

2.1. «sistema de separación», las piezas o los dispositivos, además de los respaldos, que tienen por objeto proteger a los ocupantes contra el equipaje desplazado;

[1] Con arreglo a la definición que figura en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, apartado 2.

2.2. «equipo no original del vehículo», el sistema de separación que el fabricante del vehículo no ofrece como equipo estándar u opcional para las aplicaciones en los vehículos prescritas por el fabricante del sistema de separación;

2.3. «homologación de un sistema de separación», la homologación de un tipo de sistema de separación con respecto a la resistencia, el diseño y las características de los sistemas de separación;

2.4. «tipo de sistema de separación», la categoría de sistemas de separación que no difieren entre sí en los siguientes aspectos esenciales:

2.4.1. estructura, forma, dimensiones, materiales y masa del sistema de separación, aunque este puede diferir en el recubrimiento y el color;

2.4.2. tipo y dimensiones de los sistemas de regulación, enclavamiento y fijación del sistema de separación;

2.4.3. aplicaciones específicas en los vehículos prescritas por el solicitante de la homologación;

2.5. «asiento», lo definido en los puntos 2.3 y 2.4 del Reglamento n.º 17;

2.6. «anclaje», el sistema de fijación del sistema de separación a la estructura del vehículo, con inclusión de las partes afectadas de dicha estructura;

2.7. «sistema de regulación», el dispositivo que permite ajustar el sistema de separación o sus partes en una posición adecuada a la instalación recomendada por el solicitante para la homologación en los vehículos prescritos y en las posiciones prescritas dentro de esos vehículos;

2.8. «sistema de enclavamiento», el dispositivo que asegura el mantenimiento en la posición de uso del sistema de separación y de sus partes;

2.9. «estructuras intermedias», los componentes del vehículo a los que se fija el sistema de separación en los vehículos prescritos, pero que no constituyen anclajes.

3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN

3.1. La solicitud de homologación de un tipo de sistema de separación deberá ser presentada por el titular de la marca o por su representante debidamente acreditado.

3.2. Deberá ir acompañada de:

3.2.1. Una descripción técnica del sistema de separación en la que se especifiquen los tapizados y las partes rígidas utilizadas, acompañada de dibujos de las partes que componen el sistema de separación. En los dibujos deberá indicarse el lugar destinado al número de homologación y a los símbolos adicionales en relación con el círculo de la marca de homologación.

En la descripción se precisarán los tipos de vehículo en los que el tipo de sistema de separación tiene aplicaciones, así como las posiciones de fijación dentro de los vehículos.

3.2.2. Un dibujo de las instalaciones del sistema de separación previstas en los tipos de vehículo y de las posiciones de instalación del sistema de separación, con dimensiones suficientes para facilitar la colocación de los bloques de ensayo, los puntos de anclaje a la estructura del vehículo, las estructuras intermedias, los asientos y los paneles de acondicionamiento interior, según puede exigirse en el anexo 3, punto 2.

3.2.3. Tres muestras del tipo de sistema de separación, una de ellas a efectos referenciales.

3.2.4. Muestras de los materiales en las cantidades requeridas por el servicio técnico que realiza los ensayos de homologación.

3.2.5. Muestras de los asientos, las estructuras intermedias y los paneles de acondicionamiento interior requeridas para los ensayos prescritos en el anexo 3, puntos 2.4 y 2.6.

3.2.6. El servicio técnico que realice los ensayos de homologación de tipo podrá solicitar muestras adicionales.

4. MARCADOS

Las muestras de un tipo de sistema de separación presentadas a homologación con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 deberán estar marcadas de forma claramente legible e indeleble con el nombre, las iniciales, la denominación comercial o la marca del fabricante.

5. HOMOLOGACIÓN

5.1. Si las muestras de un tipo de sistema de separación que se presentan conforme a lo dispuesto en el apartado 3 cumplen los requisitos del apartado 6, deberá concederse la homologación.

5.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Los dos primeros dígitos (actualmente 00, que corresponden al Reglamento en su forma original) indicarán la serie de enmiendas que incorpore las enmiendas técnicas importantes más recientes introducidas en el Reglamento en el momento en que se expidió la homologación. La misma Parte Contratante no podrá asignar el mismo número a otro tipo de sistema de separación.

5.3. La comunicación a las Partes en el Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento de la homologación de un tipo de sistema de separación o de la extensión o denegación de esta con arreglo al presente Reglamento deberá realizarse por medio de un formulario conforme con el modelo del anexo 1.

5.4. En cada sistema de separación que se ajuste a un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento deberá colocarse, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el formulario de homologación, una marca de homologación internacional consistente en:

5.4.1. la letra mayúscula «E» dentro de un círculo seguida del número distintivo del país que ha concedido la homologación ([2]);

5.4.2. el número de homologación, a la derecha del círculo prescrito en el punto 5.4.1.

5.5. La marca de homologación deberá ser claramente legible e indeleble.

5.6. Será el fabricante quien deberá colocar la marca de homologación en el sistema de separación.

5.7. En el anexo 2 del presente Reglamento se ofrecen ejemplos de disposición de las marcas de homologación.

6. REQUISITOS

6.1. Ensayos

Los sistemas de separación se someterán a ensayo de acuerdo con los procedimientos de ensayo descritos en el anexo 3.

Los sistemas de separación que, con arreglo al punto 3.2.1, puedan utilizarse en más de un vehículo o en más de una posición prescrita dentro de un vehículo especificado deben superar los ensayos establecidos en el anexo 3 en todos los vehículos y todas las posiciones que se prescriben.

6.2. Especificaciones

6.2.1. Los sistemas de separación, cuando se sometan a ensayo de acuerdo con los requisitos del punto 6.1, deben resistir fuerzas suficientes para demostrar que pueden proteger a los ocupantes del equipaje desplazado durante una colisión frontal.

Se considerará que se cumple este requisito si el bloque o los bloques de ensayo se desplazan hacia delante menos de 300 mm más allá del plano Y-Y, según se muestra en el apéndice 3 del anexo 3, que es perpendicular al eje longitudinal de la instalación prescrita en el vehículo formada por el borde trasero de los respaldos de los asientos situados inmediatamente delante del sistema de separación regulado de acuerdo con el anexo 3, punto 2.7, salvo que el fabricante pueda demostrar, a satisfacción del servicio técnico responsable de la realización de los ensayos de homologación, que un desplazamiento hacia delante de más de 300 mm no aumentaría el riesgo de lesiones graves para los ocupantes durante una colisión frontal.

El sistema de separación no debería soltarse de ninguno de sus puntos de fijación. Tras el ensayo no debe quedar accesible ninguna arista viva de partes rígidas del sistema de separación que pueda producir lesiones a los ocupantes del vehículo.

([2]) Los números distintivos de las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 figuran en el anexo 3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (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. El sistema de separación, una vez montado, no deberá presentar asperezas ni aristas vivas peligrosas que puedan aumentar el riesgo de lesiones graves para los ocupantes. Las superficies de los componentes rígidos del sistema de separación o de las estructuras intermedias con los que puedan entrar en contacto los ocupantes durante una colisión y que tengan materiales de dureza superior a 50 Shore A deben tener bordes redondeados cuyo radio de curvatura no sea inferior a 3,2 mm.

7. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

Los procedimientos de conformidad de la producción deberán ajustarse a los del apéndice 2 del Acuerdo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) y cumplir los requisitos siguientes:

7.1. Todo sistema de separación homologado con arreglo al presente Reglamento deberá fabricarse de manera que sea conforme con el tipo homologado, cumpliendo los requisitos expuestos en el apartado 6.

7.2. La autoridad competente que haya concedido la homologación de tipo podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada unidad de producción. La frecuencia normal de estas verificaciones será de una vez al año. La autoridad podrá realizar asimismo controles aleatorios de sistemas de separación fabricados en serie en relación con los requisitos que figuran en el apartado 6.

8. SANCIONES POR NO CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

8.1. La homologación concedida a un tipo de sistema de separación con arreglo al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el apartado 6 o si el sistema de separación no supera los ensayos prescritos en el dicho apartado.

8.2. Cuando una Parte en el Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que había concedido anteriormente, informará de ello inmediatamente a las demás Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario de comunicación conforme con el modelo del anexo 1.

9. MODIFICACIONES DEL TIPO DE SISTEMA DE SEPARACIÓN

9.1. Toda modificación del tipo de sistema de separación o de los vehículos y las posiciones de instalación a los que es aplicable deberá notificarse a la autoridad de homologación de tipo que homologó el tipo de sistema de separación. La autoridad podrá entonces:

9.1.1. considerar que las modificaciones realizadas probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que, en cualquier caso, el sistema de separación sigue cumpliendo los requisitos; o

9.1.2. considerar que las modificaciones son suficientemente insignificantes para que los resultados especificados en el apartado 6 sean verificados con la información técnica aportada por el fabricante; o

9.1.3. exigir una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de la realización de los ensayos.

9.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes en el Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificando las modificaciones, mediante el procedimiento establecido en el punto 5.3.

9.3. La autoridad competente que expida la extensión de la homologación asignará un número de serie a dicha extensión e informará de ello a las demás Partes en el Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario de comunicación conforme con el modelo del anexo 1.

10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

Cuando el titular de una homologación cese completamente de fabricar un dispositivo homologado con arreglo al presente Reglamento, informará de ello a la autoridad que haya concedido la homologación. Tras recibir la correspondiente comunicación, dicha autoridad informará a las demás Partes en el Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario de comunicación conforme con el modelo de su anexo 1.

11. INSTRUCCIONES DE USO

Todo sistema de separación deberá ir acompañado de instrucciones relativas a los aspectos que se exponen a continuación, redactadas en la lengua o las lenguas del país en el que vaya a ponerse a la venta.

11.1. Instrucciones de instalación que especifiquen los tipos de vehículo en los que se puede montar el sistema y los métodos de fijación de este a los vehículos.

11.2. Instrucciones de uso que especifiquen la manera de que el usuario saque el máximo provecho del sistema de separación. En dichas instrucciones deberá hacerse referencia a lo siguiente:

a) la importancia de utilizar el sistema de separación en todo viaje en el que se transporte equipaje;

b) la regulación y la colocación correctas del sistema de separación;

c) la forma de utilizar los sistemas de regulación o enclavamiento incorporados en el sistema de separación;

d) la disposición recomendada del equipaje y su sujeción en el maletero de los tipos de vehículo a los que está destinado el sistema de separación;

e) la necesidad de sustituir el sistema de separación si está dañado.

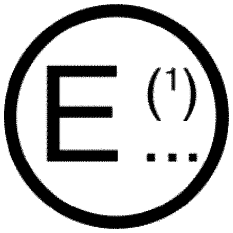
12. NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE LA REALIZACIÓN DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

Las Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas el nombre y la dirección de los servicios técnicos responsables de la realización de los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo que conceden la homologación y a las cuales deben remitirse los formularios de certificación de la concesión, extensión, denegación o retirada de la homologación expedidos en otros países.

ANEXO 1

COMUNICACIÓN

(formato máximo: A4 [210 × 297 mm])



Expedida por: Nombre de la administración:

.....

.....

relativa a (2): La concesión de la homologación

La extensión de la homologación

La denegación de la homologación

La retirada de la homologación

El cese definitivo de la producción

de un tipo de sistema de separación con arreglo al Reglamento n.º 126

N.º de homologación: ..... N.º de extensión: .....

1. Denominación comercial o marca del sistema de separación: .....
2. Destinado específicamente a estos tipos de vehículos: .....
3. Nombre y dirección del fabricante: .....
4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante: .....
5. Descripción del sistema de separación: .....
6. Descripción del sistema de regulación y enclavamiento del sistema de separación y de sus partes: .....
7. Descripción de las posiciones del sistema de separación dentro de los tipos de vehículo: .....
8. Descripción de los anclajes y de los materiales de anclaje suministrados con el sistema de separación: .....
9. Sistema de separación presentado a homologación el: .....
10. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos de homologación: .....
11. Fecha del acta expedida por dicho servicio: .....
12. Número del acta expedida por dicho servicio: .....
13. Observaciones: .....
14. Homologación concedida/denegada/extendida/retirada (2)

(1) Número distintivo del país que ha concedido/extendido/denegado/retirado la homologación (véanse las disposiciones de homologación del Reglamento).

(2) Táchese lo que no proceda.

15. Motivos de la extensión (si procede): .....

16. Ubicación de la marca de homologación en el sistema de separación: .....

17. Lugar: .....

18. Fecha: .....

19. Firma: .....

20. Se adjuntan a esta comunicación los siguientes documentos, que llevan el número de homologación antes indicado:

    a) dibujos, diagramas y planos del sistema de separación, sus anclajes en el vehículo, sus sistemas de regulación y los de sus partes, y sus dispositivos de enclavamiento;

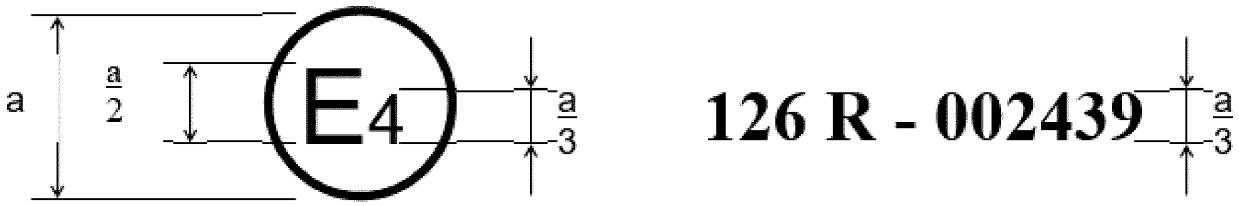
    b) fotografías del sistema de separación, de sus anclajes, de los sistemas de regulación y sus partes y de sus dispositivos de enclavamiento.

ANEXO 2

DISPOSICIÓN DE LAS MARCAS DE HOMOLOGACIÓN

(véase el punto 5.4 del presente Reglamento)

SISTEMA DE SEPARACIÓN



a = 8 mm mín.

Esta marca de homologación, colocada en un sistema de separación, indica que el tipo de sistema de separación en cuestión, por lo que respecta a la resistencia, ha sido homologado en los Países Bajos (E4) con arreglo al Reglamento n.º 126, con el número de homologación 002439. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que el Reglamento no ha sido modificado.

Nota:

El número de homologación y los símbolos adicionales deben colocarse cerca del círculo, ya sea encima, debajo, a la izquierda o a la derecha de la letra «E». Los dígitos del número de homologación deben estar en el mismo lado de la «E» y orientarse en la misma dirección. Deberá evitarse el empleo de números romanos como números de homologación para evitar cualquier confusión con otros símbolos.

ANEXO 3

PROCEDIMIENTO DE ENSAYO DE LOS DISPOSITIVOS DESTINADOS A PROTEGER A LOS OCUPANTES CONTRA EL DESPLAZAMIENTO DEL EQUIPAJE

1. BLOQUES DE ENSAYO

Bloques rígidos, con el centro de inercia en el centro geométrico.

Tipo 1

Dimensiones: 300 mm × 300 mm × 300 mm

Todos los bordes y esquinas redondeados a 20 mm

Masa: 18 kg

Tipo 2

Dimensiones: 500 mm × 350 mm × 125 mm

Todos los bordes y esquinas redondeados a 20 mm

Masa: 10 kg

2. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

2.1. El sistema de separación debe fijarse a un bastidor rígido con el equipo de fijación suministrado por el fabricante. El bastidor rígido debe incluir un plano rígido horizontal «E» (véase el anexo 4) que reproduzca el nivel general del piso del maletero del vehículo. Conviene que los puntos de fijación A, B, C y D reproduzcan la geometría de los puntos de anclaje del vehículo previstos, tal como se especifican en el punto 3.2.2 de la solicitud de homologación, medidos desde el plano de referencia «E».

Si el solicitante de la homologación recomienda diferentes ubicaciones de instalación, debe elegirse, de acuerdo con el servicio técnico, la posición más desfavorable.

Todas las correas de fijación, estructuras intermedias y demás elementos deben estar instalados siguiendo las instrucciones del solicitante de la homologación.

2.2. El piso efectivo de la configuración de ensayo descrita en el punto 2.1 debe reproducir el nivel con respecto a los puntos de anclaje A, B, C y D para que se corresponda con la relación de los puntos de anclaje reales del vehículo y el piso de carga efectivo de la instalación propuesta, tal como se especifica en el punto 3.2.2 del presente Reglamento.

2.3. Deberán colocarse dos bloques de ensayo del tipo 1 sobre la superficie «E» del bastidor rígido.

2.3.1. Con el fin de determinar el emplazamiento de los bloques de ensayo en la dirección longitudinal, deberán colocarse en primer lugar de manera que su cara delantera esté en contacto con el sistema de separación y su cara inferior repose sobre el plano horizontal «E» del bastidor rígido. A continuación, deberán desplazarse hacia atrás y en paralelo al plano longitudinal mediano del bastidor rígido a una distancia horizontal de 200 mm. En esta posición han de quedar sujetos de modo que no puedan desplazarse hacia atrás. Si en la instalación prescrita en el vehículo conforme al punto 3.2.2 del presente Reglamento no es posible desplazar los dos bloques del tipo 1 esa distancia de 200 mm, deben desplazarse hasta el límite de su recorrido en la instalación prescrita en el vehículo. La distancia entre el plano longitudinal mediano del bastidor rígido y la cara orientada hacia dentro de cada bloque de ensayo deberá ser de 25 mm, con el fin de obtener una distancia de 50 mm entre los dos bloques de ensayo. Véase el apéndice 2 del presente anexo.

2.3.2. Las instalaciones en el vehículo propuestas, según lo descrito en el punto 3.2.2 del presente Reglamento, detrás de las cuales no puedan colocarse los bloques de ensayo del tipo 1, habrán de ensayarse sin ellos.

2.3.3. El bastidor rígido deberá estar provisto de un piso de ensayo fijo elevado con una superficie de carga que haga que el centro de gravedad de un bloque de ensayo del tipo 2 quede centrado entre el borde superior del respaldo situado directamente por delante del sistema de separación (sin tener en cuenta los apoyacabezas) y el borde inferior del revestimiento del techo, directamente por encima de este punto (X-X en el apéndice 2 del anexo 3) según se define en el punto 3.2.2 del presente Reglamento. Sobre el piso elevado de ensayo ha de colocarse un bloque de ensayo del tipo 2, con su superficie más extensa (500 x 350 mm) en posición central respecto al eje longitudinal del bastidor rígido, y con su superficie de 500 x 125 mm hacia delante y en contacto directo con el sistema de separación. Las instalaciones del sistema de separación detrás de las cuales no pueda instalarse un bloque de ensayo del tipo 2 habrán de ensayarse sin él. Véase el apéndice 2 del presente anexo.

2.4. Si los puntos de fijación del sistema de separación están fijados a una estructura intermedia en su posición de instalación prevista (un respaldo, un elemento de acondicionamiento interior lateral, etc.), estos componentes intermedios deben fijarse al bastidor rígido con las piezas de fijación especificadas por el fabricante.

2.5. Si el sistema de separación, en su instalación prescrita dentro del bastidor rígido de ensayo, no tiene ninguna estructura que se extienda hasta 400 mm en el plano horizontal rígido «E» (anexo 4), el ensayo podrá efectuarse sin los bloques de ensayo del tipo 1.

2.6. Si componentes del vehículo tales como las chapas de la carrocería, los asientos, los paneles de acondicionamiento interior, etc., van a influir en el desplazamiento hacia delante de los sistemas de separación, tales componentes podrán fijarse al bastidor rígido prescrito en el punto 2.1, pero en la posición que más se parezca a la que tengan una vez instalados en el vehículo con respecto al sistema de separación según lo prescrito en el punto 3.2.2 del presente Reglamento, a petición del fabricante. A excepción de los asientos regulables en sentido longitudinal, cuando estas posiciones sean regulables dentro del vehículo (como los respaldos de los asientos traseros), deberán colocarse de manera que representen la posición regulada que menos influya en el movimiento hacia delante del sistema de separación.

2.7. Cuando el desplazamiento hacia delante del sistema de separación esté limitado por un conjunto de asientos regulable en sentido longitudinal, estos asientos, si se fijan al bastidor rígido prescrito en el punto 2.1 a petición del fabricante, deben colocarse a una distancia máxima de 10 mm respecto de su posición más baja y más retrasada, y el respaldo, si es regulable, en una posición lo más próxima posible a 25º. Los apoyacabezas, si los hay, deben estar regulados en su posición más baja.

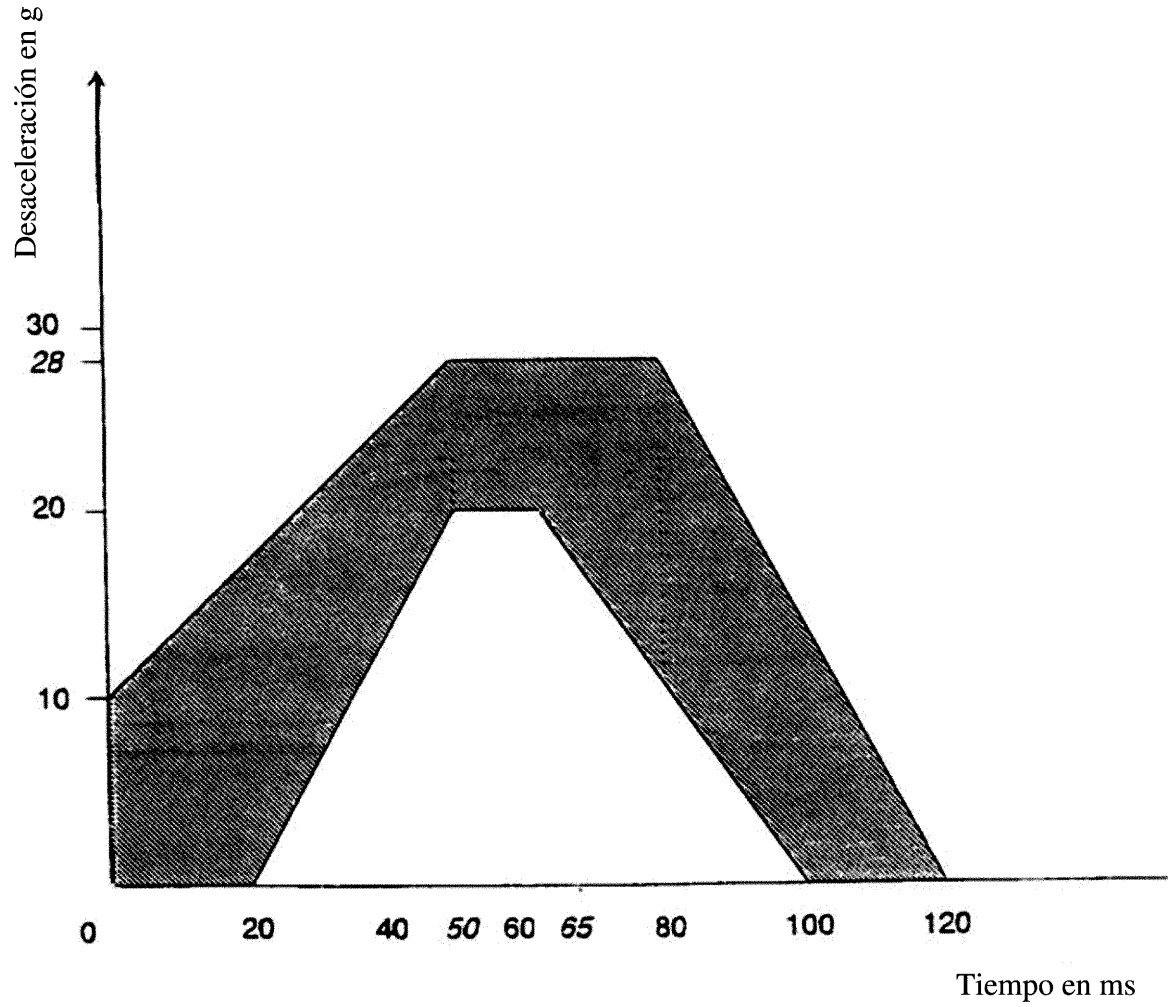
3. RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

El bastidor de ensayo y sus fijaciones, prescritos en los puntos 2.1, 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4, 2.6 y 2.7, deberán fijarse firmemente a un carro de ensayo que se desacelerará desde una velocidad inicial hasta quedar inmóvil, de manera que el propio carro y el bastidor a él fijado se sometan a una desaceleración dentro de los límites del pasillo especificado gráficamente en el apéndice 1 del anexo 3.

APÉNDICE 1

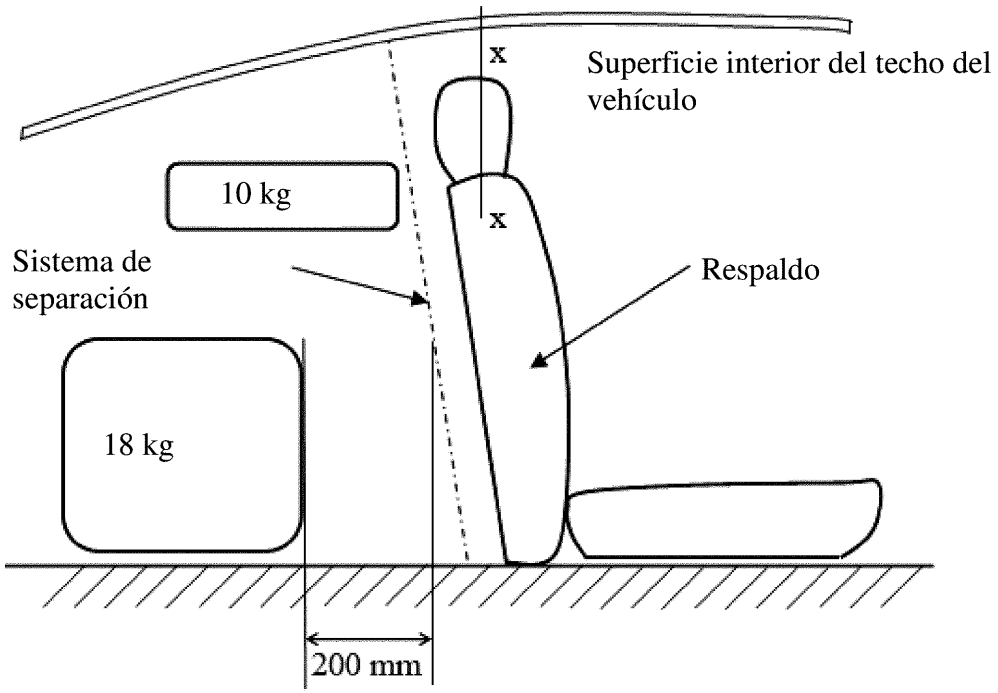
PASILLO DE DESACELERACIÓN DEL CARRO EN FUNCIÓN DEL TIEMPO

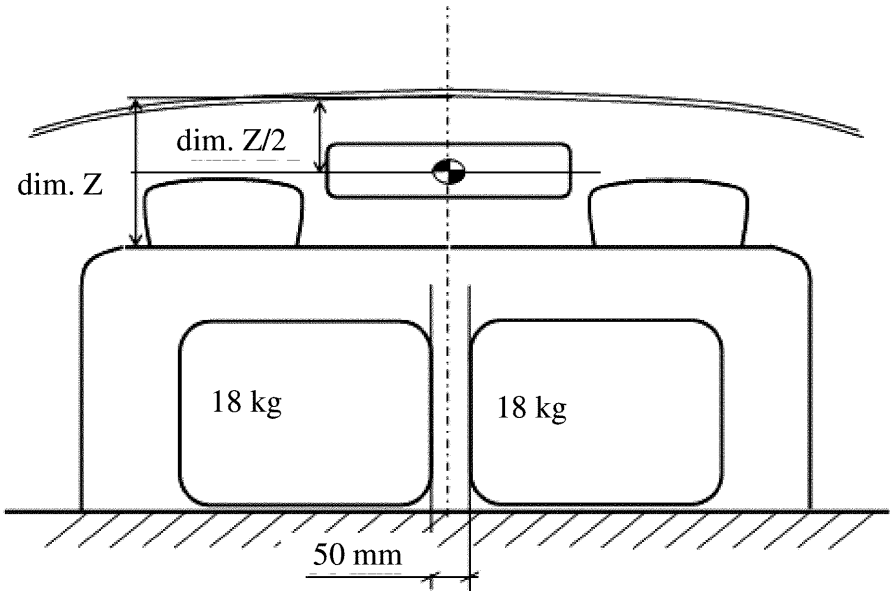
(Colisión frontal)



APÉNDICE 2

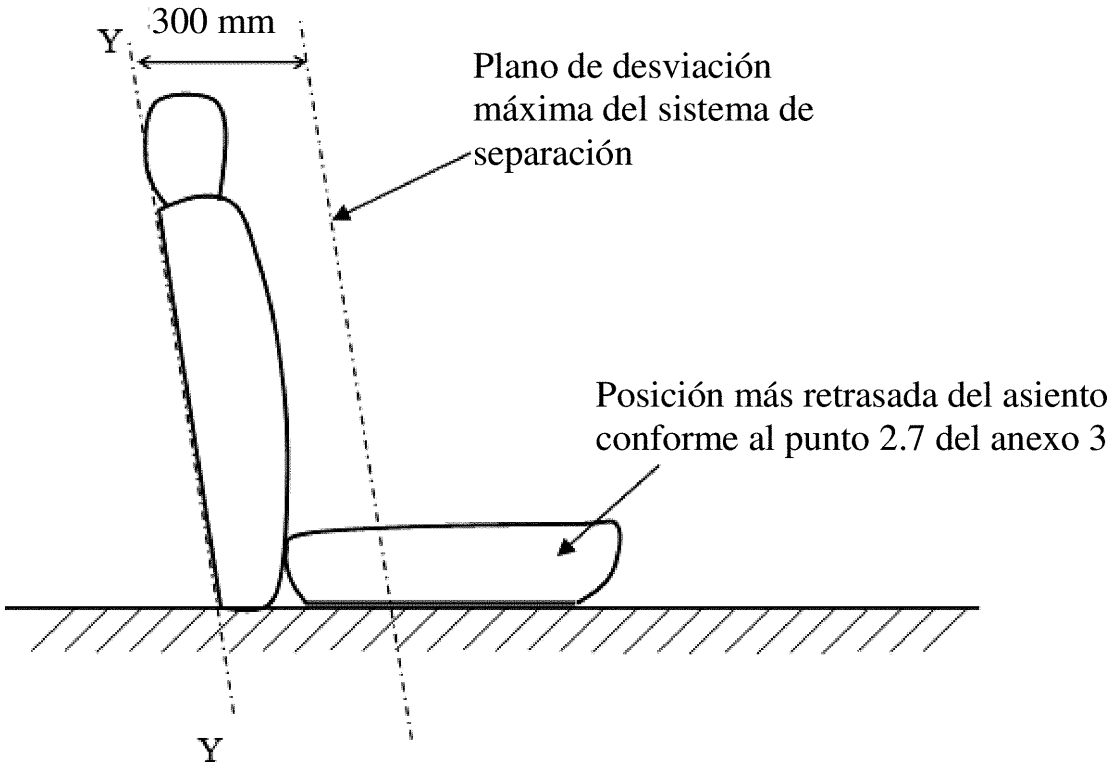
POSICIÓN DE LOS BLOQUES DE ENSAYO DE TIPO 1 Y DE TIPO 2 EN RELACIÓN CON EL BASTIDOR DE ENSAYO





APÉNDICE 3

POSICIÓN DEL PLANO DE DESVIACIÓN MÁXIMA DEL SISTEMA DE SEPARACIÓN



ANEXO 4

EJEMPLO DE APARATO DE ENSAYO DE LA RESISTENCIA DE LOS SISTEMAS DE SEPARACIÓN

