

periodos de cotización en ellos acreditados, siguiendo las directrices generales vigentes en dicho Sistema.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Seguridad Social, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veinticinco de agosto de mil novecientos setenta y ocho,

DISPONGO:

Artículo primero.—El Régimen que gestiona la Mutualidad Nacional de Previsión de la Administración Local se asimila a Régimen Especial de la Seguridad Social a los solos efectos de lo dispuesto en el presente Real Decreto.

Artículo segundo.—Uno. Cuando una persona tenga acreditados, sucesiva o alternativamente, periodos de cotización en el Régimen General de la Seguridad Social o en alguno de los Regímenes Especiales de ésta que tenga establecido con aquél el cómputo recíproco de cotizaciones, y en el que gestiona la Mutualidad Nacional de Previsión de la Administración Local, dichos periodos, o los que sean asimilados a ellos, que hubieran sido cumplidos en virtud de las normas que los regulen, serán totalizados, siempre que no se superpongan, para la adquisición, mantenimiento o recuperación del derecho a las prestaciones, así como para determinar, en su caso, las bases reguladoras de las mismas.

Dos. Las prestaciones serán reconocidas por la Entidad gestora del Régimen donde el trabajador estuviere incluido al producirse el hecho causante de la prestación, aplicando sus propias normas y teniendo en cuenta la totalización de periodos a que se refiere el número anterior. Si en tal Régimen no alcanzase el período mínimo de cotización pero sí en el otro, teniendo en cuenta asimismo la expresada totalización, será este último el que debe reconocer la prestación aplicando sus propias normas.

Tres. En los casos de pensiones de Invalidez, Jubilación o muerte y Supervivencia, la Entidad gestora del Régimen que reconozca la pensión distribuirá su importe con la del otro, a prorrata por la duración de los periodos cotizados a cada uno de ellos que se hayan computado a efectos de período mínimo de cotización exigible para el reconocimiento del derecho a la pensión, determinación del porcentaje aplicable para calcular su cuantía o, ambas cosas.

Cuatro. Cuando se dispone en los números anteriores, quedará referido exclusivamente a las prestaciones de común naturaleza que comprendan los regímenes de cuyo cómputo recíproco de cotizaciones se trate.

Cinco. Reconocida una pensión por la Entidad gestora de un Régimen, si el cumplimiento del período mínimo de cotización exigido para el derecho a aquélla, la determinación del porcentaje aplicable para calcular su cuantía o ambas cosas, hubiese dependido de las cotizaciones computadas del otro Régimen, tal pensión será incompatible con otra que el mismo trabajador hubiese causado o pudiera causar en este último. En tal caso, el beneficiario podrá optar por una de ambas pensiones.

Artículo tercero.—Uno. En el supuesto de prestaciones que se causen por un trabajador que, por razón de su pluriactividad, se encuentra incluido simultáneamente en el Régimen que gestiona la Mutualidad Nacional de Previsión de la Administración Local y en cualquiera de los demás a que se refiere el número uno del artículo anterior, cada Régimen resolverá con independencia sobre las prestaciones originadas teniendo en cuenta exclusivamente sus propias cotizaciones.

Sin embargo, si en ninguno de los regímenes se acreditase derecho a la prestación, pero sí mediante el cómputo recíproco de cotizaciones, contando una sola vez las que se superpongan, la prestación se resolverá por el Régimen en que de esta forma resulte acreditando el derecho. Si lo resulta en ambos, por aquél en que la prestación tenga mayor cuantía y, en igualdad de cuantías, por el de mayor período cotizado por el trabajador.

Dos. Cuando se trate de pensiones en las que el porcentaje para determinar su cuantía dependa del período cotizado y haya de aplicarse el cómputo recíproco de cotizaciones según lo dispuesto en el párrafo segundo del número anterior, se tendrán en cuenta, asimismo, las cotizaciones del otro Régimen que no se superpongan, a efectos de calcular dicho porcentaje.

En todos los casos en que, de conformidad con lo preceptuado en los dos números anteriores, se aplique el cómputo recíproco de cotizaciones, procederá la imputación prorrateada del importe de las pensiones establecida en el número tres del artículo segundo, así como la incompatibilidad prevista en el número cinco del mismo.

DISPOSICION FINAL

Se faculta a los Ministerios del Interior y de Sanidad y Seguridad Social para dictar, dentro de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación de lo establecido en el presente Real Decreto, que entrará en vigor el día primero del mes siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

DISPOSICION TRANSITORIA

Lo preceptuado en el presente Real Decreto sobre cómputo recíproco de cotizaciones, será asimismo de aplicación cuando las cotizaciones a computar correspondan a regímenes anteriores a los actuales de la Seguridad Social afectados, siempre que las normas reguladoras de éstos tengan establecido, a efectos de sus prestaciones, el reconocimiento de dichas cotizaciones y en los mismos términos en que esté dispuesto.

Dado en Palma de Mallorca a veinticinco de agosto de mil novecientos setenta y ocho.

JUAN CARLOS

El Ministro de la Presidencia del Gobierno,
JOSE MANUEL OTERO NOVAS

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

23782

REGLAMENTO número 21 anejo al Acuerdo de Ginebra relativo al cumplimiento de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor de 20 de marzo de 1958.

ACUERDO de 20 de marzo de 1958 relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para vehículos automóviles.

«Reglamento número 21 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que se refiere a su acondicionamiento interior».

1. CAMPO DE APLICACION

El presente Reglamento se aplica al acondicionamiento interior de los vehículos de turismo en lo que se refiere a:

- 1.1. Las partes interiores del habitáculo, excepto el o los retrovisores interiores.
- 1.2. La disposición de los mandos.
- 1.3. El techo y el techo corredizo.
- 1.4. El respaldo y la parte posterior de los asientos.

2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento se entiende:

2.1. Por «homologación de vehículos», la homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a su acondicionamiento interior.

2.2. Por «tipo de vehículo», los vehículos de motor que no presenten entre sí diferencias esenciales, que puedan referirse particularmente a los puntos siguientes:

- 2.2.1. Formas o materiales de la carrocería que constituyen el habitáculo.
- 2.2.2. Disposición de los mandos.
- 2.3. Por «zona de referencia», la zona de impacto de la cabeza tal como se define en el anexo 1 del presente Reglamento, con exclusión de:
 - 2.3.1. La superficie limitada por la proyección horizontal hacia delante de un círculo que circunscribe el perímetro del mando de dirección aumentado con una banda periférica de 127 mm. (5 pulgadas) de ancho; esta superficie está limitada hacia abajo por el plano horizontal tangente al borde inferior del mando de dirección en posición de marcha en línea recta.
 - 2.3.2. La parte de la superficie del tablero de bordo comprendida entre el contorno de la superficie indicada en el pá-

rrafo 2.3.1 anterior y la pared lateral interior más próxima del vehículo; esta superficie está limitada hacia abajo por el plano horizontal tangente al borde inferior del mando de dirección.

2.3.3. Los montantes laterales del parabrisas.

2.4. Por «nivel del tablero de bordo», la línea definida por los puntos de contacto de las tangentes verticales al tablero de bordo.

2.5. Por «techo», la parte superior del vehículo que se extiende desde el borde superior del parabrisas al borde superior de la ventanilla superior, delimitada lateralmente por el armazón superior de las paredes.

2.6. Por «línea de cintura», la línea definida por el contorno aparente inferior de los cristales laterales del vehículo.

2.7. Por «vehículo descapotable», un vehículo que en algunas configuraciones puede no presentar ningún elemento estructural resistente distinto de los montantes del parabrisas o el o los arcos de seguridad, por encima de la línea de cintura.

2.8. Por «vehículo de techo móvil», un vehículo en el que únicamente el techo o una parte del mismo puede plegarse, desplazarse o quitarse, dejando subsistir por encima de la línea de cintura elementos estructurales del vehículo.

3. PETICION DE HOMOLOGACION

3.1. La petición de homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a su acondicionamiento interior se presentará por el constructor del vehículo o su representante debidamente acreditado.

3.2. La petición se acompañará de los documentos que a continuación se indica por triplicado:

— Descripción detallada del tipo de vehículo, en lo que se refiere a los puntos mencionados en el párrafo 2.2 anterior, acompañada de una fotografía o de una vista detallada del habitáculo. Deben indicarse los números y/o los símbolos que caracterizan al tipo de vehículo.

3.3. En el servicio técnico encargado de los ensayos de homologación debe presentarse:

3.3.1. A elección del constructor, bien un vehículo representativo del tipo a homologar, bien la (o las) parte (s) del vehículo considerada (s) como esencial (es) para las comprobaciones y ensayos previstos en el presente Reglamento.

3.3.2. A petición del servicio técnico mencionado anteriormente, ciertas piezas y muestras de los materiales empleados.

4. HOMOLOGACION

4.1. La homologación se concede para un tipo de vehículos cuando el presentado a la homologación, en aplicación del presente Reglamento, cumple las prescripciones del párrafo 5 siguiente.

4.2. Cada homologación implica la asignación de un número de homologación. Una misma Parte contratante no podrá asignar este número a otro tipo de vehículo.

4.3. La homologación o la denegación de homologación de un tipo de vehículo, en aplicación del presente Reglamento, se comunicará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, por medio de una ficha conforme al modelo del anexo 2 del Reglamento, acompañada de la fotografía o de la vista detallada del habitáculo previstas en el párrafo 3.2 anterior (suministradas por el solicitante de la homologación) en formato máximo A4 (210 x 297 mm.) o dobladas a este formato y a escala adecuada.

4.4. En todo vehículo conforme con un tipo homologado en aplicación del presente Reglamento, se fijará de manera visible y en lugar fácilmente accesible e indicado en la ficha de homologación una marca internacional de homologación compuesta:

4.4.1. De un círculo en cuyo interior se sitúe la letra «E», seguida del número distintivo del país que haya expedido la homologación 1/.

1/ 1, para la República Federal de Alemania; 2, para Francia; 3, para Italia; 4, para Holanda; 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; los números siguientes se atribuirán a los demás países por orden cronológico de su ratificación del Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor o de su adhesión a dicho Acuerdo, y los números así atribuidos se comunicarán por el Secretario general de las Naciones Unidas a las Partes contratantes del Acuerdo.

4.4.2. Del número del presente Reglamento colocado a la derecha del círculo previsto en el párrafo 4.4.1.

4.5. Si el vehículo es conforme con un tipo de vehículo homologado en aplicación de otro (s) reglamento (s) anejo (s) al Acuerdo, en el mismo país que el que haya concedido la homologación en aplicación del presente Reglamento, el símbolo previsto en el párrafo 4.4.1 no debe repetirse; en este caso, los números y símbolos adicionales de todos los Reglamentos para los que se haya concedido la homologación en el país que también la haya concedido en aplicación del presente Reglamento deben alinearse en columnas verticales situadas a la derecha del símbolo previsto en el párrafo 4.4.1.

4.6. La marca de homologación debe ser claramente legible e indeleble.

4.7. La marca de homologación se colocará en las proximidades de la placa del constructor que da las características de los vehículos o sobre esta misma placa.

4.8. El anexo 3 del presente Reglamento da ejemplos de esquemas de la marca de homologación.

5. ESPECIFICACIONES

5.1. Partes interiores en la delantera del habitáculo:

5.1.1. La zona de referencia definida en el párrafo 2.3 anterior no debe tener ni asperezas peligrosas ni aristas vivas susceptibles de aumentar el riesgo o la gravedad de las heridas de los ocupantes.

5.1.2. Las partes del vehículo situadas en la zona de referencia, a excepción de las que se encuentran a menos de 10 cm. de las superficies acristaladas, pero que no forman parte del tablero de bordo, deben ser capaces de disipar la energía conforme se especifica en el anexo 4 del presente Reglamento; la eventual armadura metálica que sirve de soporte no debe presentar aristas que formen saliente.

5.1.3. El borde inferior del tablero de bordo debe redondearse en el caso en que no cumpla las condiciones indicadas en el párrafo 5.1.2 anterior y el radio de curvatura no será inferior a 19 mm. (3/4 de pulgada).

5.1.4. Los botones, tiradores, etc., de materiales rígidos que sobresalgan del tablero entre 3,2 mm. (1/8 de pulgada) a 9,5 mm. (3/8 de pulgada) deben tener al menos una sección transversal de 2 cm² (0,31 pulgada cuadrada) de superficie, medida a 2,5 mm. (1/10 de pulgada), con relación al punto más saliente y tener los bordes redondeados, con radio de curvatura de 2,5 mm. (1/10 de pulgada) como mínimo.

5.1.5. Si estas piezas sobresalen de la superficie del tablero de bordo más de 9,5 mm. (3/8 de pulgada), deben concebirse y construirse de manera que puedan introducirse en la superficie de dicho tablero hasta formar un saliente menor de 9,5 mm. (3/8 de pulgada) o desprenderse bajo el efecto de una fuerza horizontal longitudinal dirigida hacia delante de 37,8 daN (38,8 kgf, 85 libras); en el segundo caso no deben subsistir salientes peligrosos; la sección efectuada hasta una distancia de 6,5 mm. (1/4 de pulgada), como máximo, de un punto de saliente máximo debe tener una superficie de 6,5 cm² (una pulgada cuadrada), como mínimo.

5.1.6. Para cualquier saliente que tenga parte de material flexible de dureza inferior a 50 shore A, en un soporte rígido, las prescripciones de los párrafos 5.1.4 y 5.1.5 no se aplican más que al soporte rígido.

5.2. Partes interiores en la delantera del habitáculo que se encuentran por debajo del tablero de bordo:

5.2.1. Las prescripciones del presente párrafo no se aplican a las piezas que se encuentran por debajo del nivel del tablero de bordo, tales como interruptores, llave de contacto u otros mandos, contra los cuales no es posible golpearse a causa de la presencia de la columna de dirección, del volante de dirección o de la parte saliente del tablero de bordo. En el caso en que sea posible golpearse con las piezas mencionadas anteriormente, dichas piezas deben tener características por lo menos iguales a las prescritas en el párrafo 5.1.4 anterior y además:

5.2.1.1. Si estas piezas están situadas en un panel, deben estar construidas de manera que puedan ocultarse en la superficie que se encuentra debajo del tablero de bordo o desprenderse o plegarse bajo el efecto de una fuerza horizontal longitudinal dirigida hacia delante de 37,8 daN (38,8 kgf, 85 libras); en cualquier caso, no deben subsistir salientes peligrosos.

5.2.1.2. Si estas piezas están situadas en otra parte, debe concebirse y construirse de manera que puedan doblarse, des-

prenderse o romperse bajo el efecto de una fuerza horizontal longitudinal dirigida hacia delante de 37,8 daN (38,6 kgf, 35 libras), sin provocar salientes peligrosos. Las prescripciones anteriores no se aplican ni a los pedales ni a sus soportes.

5.2.2. Cuando el mando del freno de mano está situado en el tablero de bordo o bajo el mismo, debe acondicionarse de manera que cuando se encuentre en posición de reposo no sea posible golpearse con él en caso de choque frontal. Si esta condición no se cumple, la superficie de aquel mando debe cumplir las exigencias previstas en el párrafo 5.3.2.3 siguiente.

5.2.3. La bandeja porta-objetos u otros elementos análogos deben concebirse y construirse de manera que los soportes no presenten en ningún caso aristas que sobresalgan y deben responder a una u otra de las condiciones siguientes:

5.2.3.1. La parte que mira hacia el interior del vehículo debe presentar una superficie de 25 mm. (1 pulgada) de altura como mínimo, cuyos bordes serán redondeados con radio de curvatura de 3,2 mm. (1/8 de pulgada) como mínimo; además, esta superficie debe estar revestida de material que disipe la energía, como está definido en el anexo 4 del presente Reglamento.

5.2.3.2. La bandeja porta-objetos u otros elementos análogos deben poder desprenderse, romperse, deformarse sensiblemente, ocultarse bajo la acción de una fuerza horizontal longitudinal de 37,8 daN (38,6 kgf, 85 libras), dirigida hacia delante, sin originar elementos peligrosos y sin que el borde de la bandeja pueda presentar aristas peligrosas.

5.3. Otras partes interiores del habitáculo:

5.3.1. Campo de aplicación:

Las prescripciones del párrafo 5.3.2 siguiente se aplican a las empuñaduras, manetas y botones de mando, así como a los demás objetos que sobresalgan y no estén previstos en los párrafos 5.1 y 5.2 anteriores.

5.3.2. Prescripciones:

Cuando los objetos mencionados en el párrafo 5.3.1 están situados de manera que puedan ser golpeados por los ocupantes del vehículo, deben cumplir las condiciones siguientes:

5.3.2.1. Deben tener, en tanto sea posible, forma aerodinámica y su superficie debe terminar en aristas redondeadas con radios de curvatura no inferiores a 3,2 mm. (1/8 de pulgada).

5.3.2.2. Las manecillas y los botones de mando deben estar concebidos y realizados de manera que el saliente en su posición más desfavorable sea reducido a 25 mm. (1 pulgada) como máximo, de la superficie del panel, bajo el efecto de una fuerza de 37,8 daN (38,6 kgf, 85 libras), o bien que dichos dispositivos se desprendan o se doblen; en estos dos últimos casos no deben subsistir salientes peligrosos.

5.3.2.3. La empuñadura del mando de las velocidades, cuando se encuentra en una de las posiciones de marcha hacia delante fuera de la zona definida en el párrafo 2.3.1 anterior, así como la empuñadura del freno de mano, deben tener una superficie de 6,5 cm² (1 pulgada cuadrada) como mínimo, medida en la sección normal a la dirección horizontal longitudinal hasta una distancia de 6,5 mm. (1/4 de pulgada) de la parte más saliente; los radios de curvatura no deben ser inferiores a 3,2 mm. (1/8 de pulgada).

5.3.3. La prescripción del párrafo 5.3.2.3 no se aplica a los mandos de los frenos de mano situados en el piso, si la altura de la empuñadura en posición de reposo se encuentra por debajo de un plano horizontal que pase por el punto H (ver anexo 5).

5.3.4. Los otros elementos del equipo del vehículo no previstos en los párrafos precedentes, tales como correderas de asientos, dispositivos de regulación del asiento o del respaldo, dispositivos enrolladores para cinturones de seguridad, etc., no están sometidos a ninguna prescripción siempre que estén situados por debajo de un plano horizontal que pase por el punto H de cada plaza de asiento cuyo ocupante pudiera tropezar con los elementos en cuestión.

5.4. Techo:

5.4.1. Campo de aplicación:

5.4.1.1. Las prescripciones del párrafo 5.4.2 siguiente se aplican a la parte interior del techo.

5.4.1.2. Sin embargo no se aplican a aquellas partes del techo que no puedan ser tocadas por una esfera que tenga un diámetro de 165 mm. (6,5 pulgadas).

5.4.2. Prescripciones:

5.4.2.1. La parte interior del techo no debe tener asperezas peligrosas o aristas vivas dirigidas hacia atrás o hacia abajo, en la parte situada sobre los ocupantes o delante de ellos. La anchura de las partes que formen saliente no debe ser inferior al valor del saliente hacia abajo y las aristas no deben presentar un radio de curvatura inferior a 5 mm. (0,2 pulgadas). En lo que se refiere particularmente a las cimbras o nervios rígidos, éstos no deben presentar hacia abajo un saliente superior a 10 mm. (3/4 de pulgada).

5.4.2.2. Si las cimbras o los nervios no cumplen las condiciones del párrafo 5.4.2.1, deben estar guarnecidas de material susceptible de disipar la energía, como se especifica en el anexo 4 del presente Reglamento.

5.5. Techo corredizo:

5.5.1. Prescripciones:

5.5.1.1. Las prescripciones que siguen, así como las del párrafo 5.4 anterior relativas al techo, se aplican al techo corredizo cuando está en la posición de cerrado.

5.5.1.2. Además, los dispositivos de apertura y de maniobra:

5.5.1.2.1. Deben estar concebidos y contruidos de manera que se evite, en tanto sea posible, su funcionamiento involuntario o intempestivo.

5.5.1.2.2. Deben tener forma aerodinámica, en tanto sea posible; su superficie debe terminar en aristas redondeadas con radios de curvatura no inferiores a 5 mm. (0,2 pulgadas).

5.5.1.2.3. En posición de reposo deben estar alojados en zonas que no puedan ser tocadas por una esfera de 165 mm. (6,5 pulgadas) de diámetro. Si no puede cumplirse esta condición, los dispositivos de apertura y de maniobra deben quedar empuñados en posición de reposo o bien estar concebidos y contruidos de manera que, bajo el efecto de una fuerza de 37,8 daN (38,6 kgf, 85 libras), aplicada en la dirección de impacto definida en el anexo 4 del presente Reglamento por la tangente a la trayectoria de la cabeza-patrón, el saliente se reduzca a 25 mm. (1 pulgada) como máximo, con relación a la superficie en la que están fijados los dispositivos, o bien que dichos dispositivos se desprendan; en este último caso no deben subsistir salientes peligrosos.

5.6. Vehículos descapotables y de techo móvil:

5.6.1. En lo que se refiere a los vehículos descapotables, únicamente están sometidos a las prescripciones del párrafo 5.5.4 las partes superiores de los arcos de seguridad.

5.6.2. Los vehículos con techo móvil están sometidos a las prescripciones del párrafo 5.5 aplicables a los vehículos de techo corredizo.

5.7. Parte posterior de los asientos:

5.7.1. Prescripciones:

5.7.1.1. La superficie de la parte posterior de los asientos no deben tener ni asperezas peligrosas ni aristas vivas susceptibles de aumentar el riesgo o la gravedad de las heridas de los ocupantes.

5.7.1.2. A reserva de las condiciones previstas en los párrafos 5.7.1.2.1, 5.7.1.2.2 y 5.7.1.2.3 la parte del respaldo del asiento delantero que se encuentra en la zona de impacto de la cabeza, definida en el anexo 1, debe ser susceptible de disipar la energía como está especificado en el anexo 4 del presente Reglamento. Para la determinación de la zona de impacto de la cabeza, los asientos delanteros, si son regulables, deben estar en la posición de conducción más retrasada y los respaldos reclinables de estos mismos asientos en la posición de conducción normal.

5.7.1.2.1. Para los asientos delanteros separados, la zona de impacto de la cabeza de los viajeros posteriores se extiende 10 cm. (4 pulgadas), contados a una y otra parte del eje del asiento sobre la parte posterior superior del respaldo.

5.7.1.2.2. Para los asientos corridos delanteros, la zona de impacto comprende los puntos situados entre los planos verticales longitudinales situados a una distancia de 10 cm. (4 pulgadas) al exterior del eje de cada una de las plazas exteriores previstas.

5.7.1.2.3. En la zona de impacto de la cabeza y fuera de los límites previstos en los párrafos 5.7.1.2.1 y 5.7.1.2.2 las partes de la estructura del asiento serán guarnecidas para evitar el contacto directo de la cabeza con los elementos de la estructura que deberán presentar en esas zonas un radio de curvatura de 5 mm. (0,2 pulgadas) como mínimo.

5.7.2. Las prescripciones indicadas no se aplican ni a los asientos situados posteriormente ni a los que den frente a los costados o hacia atrás ni a los asientos de respaldos opuestos ni tampoco a los abatibles o circunstanciales.

5.8. Disposiciones diversas:

Las disposiciones del presente párrafo 5 son aplicables con las correspondientes variaciones a los equipos no especificados, instalados y expedidos en el vehículo por el constructor, susceptibles de ser tocados por una esfera que tenga un diámetro de 165 mm. (6,5 pulgadas).

6. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHICULO

6.1. Cualquier modificación del tipo de vehículo será puesta en conocimiento del servicio administrativo que haya concedido la homologación del tipo de vehículo. Este servicio podrá entonces:

6.1.1. Bien considerar que las modificaciones realizadas no tendrán influencia desfavorable notable.

6.1.2. Bien exigir una nueva acta del servicio técnico encargado de los ensayos.

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

7. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

7.1. Todo vehículo que lleve una marca de homologación en aplicación del presente Reglamento debe ser conforme con el tipo de vehículo homologado.

7.2. Para comprobar la conformidad exigida en el párrafo 7.1 anterior se tomará en la serie un vehículo que lleve la marca de homologación en aplicación del presente Reglamento.

7.3. Se considerará que la producción es conforme con las disposiciones del presente Reglamento si las prescripciones del párrafo 5 anterior son respetadas.

8. SANCIONES POR DISCONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

8.1. La homologación expedida para un tipo de vehículo, en aplicación del presente Reglamento, puede ser retirada si no se cumple la condición enunciada en el párrafo 7.1, o si este vehículo no ha superado las comprobaciones previstas en el párrafo 7 anterior.

8.2. En el caso en que una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que haya concedido anteriormente, informará lo antes posible a las demás Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento, por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final, en letras mayúsculas, la mención fechada y firmada HOMOLOGACION RETIRADA.

9. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TECNICOS ENCARGADOS DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACION Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que expiden la homologación y a los cuales deben enviarse las fichas de homologación, de denegación o de retirada de la homologación emitidas en los demás países.

ANEXO 1

Determinación de la zona de impacto de la cabeza

1. La zona de impacto de la cabeza comprende todas las superficies no acristaladas del interior de un vehículo que pueden tomar contacto estáticamente con una cabeza esférica de 165 milímetros de diámetro (6,5 pulgadas) que forme parte de un aparato de medida en el que la dimensión desde el punto de articulación de la cadera hasta la parte superior de la cabeza sea regulable de forma continua entre 738 mm. (29 pulgadas) y 840 mm. (33 pulgadas).

2. Para esta determinación debe aplicarse el siguiente procedimiento o su equivalente gráfico:

2.1. El punto de articulación del dispositivo de medida se situará de la manera siguiente, para cada posición de asiento prevista por el constructor:

2.1.1. Para los asientos regulables en distancia:

2.1.1.1. En el punto H (ver anexo 5), y

2.1.1.2. En un punto situado horizontalmente a 127 milímetros (5 pulgadas) por delante del punto H y a la altura de 19 mm. (0,75 pulgadas) o bien a la que resulte de la variación de altitud del punto H correspondiente al desplazamiento de 127 mm. (5 pulgadas) hacia delante.

2.1.2. Para los asientos no regulables en distancia, en el punto H de la plaza considerada.

2.2. Para cada valor permitido por el dispositivo de ensayo en función de las dimensiones interiores del vehículo, de la dimensión entre el punto de articulación y la parte superior de la cabeza, determinar todos los puntos de contacto situados por encima del límite inferior del parabrisas y por delante del punto H.

2.3. Estando en posición vertical el dispositivo de ensayo, y si no existe ningún punto de contacto para una distancia de regulación comprendida en los límites anteriores, determinar los posibles puntos de contacto haciendo pivotar el dispositivo de medida hacia delante y hacia abajo, describiendo todos los arcos en planos verticales que pasen por el punto H, hasta 90° del plano vertical longitudinal del vehículo.

3. Los puntos de contacto son los de tangencia de la cabeza del dispositivo con las partes interiores del vehículo. El movimiento hacia abajo se limitará en la posición de la cabeza tangente a un plano horizontal situado a 25,4 mm. (una pulgada) por encima del punto H.

ANEXO 2

(Formato máximo: A4 (210 x 297 mm.))

Indicación de la Administración



Comunicación relativa a la homologación (o denegación o retirada de una homologación) de un tipo de vehículo en lo que se refiere a su acondicionamiento interior, en aplicación del ... Reglamento número 21

Número de homologación

- 1. Marca de fábrica o comercial del vehículo de motor
2. Tipo del vehículo
3. Nombre y dirección del constructor
4. En su caso, nombre y dirección del representante del constructor
5. Breve descripción del vehículo
6. Vehículo presentado a homologación el
7. Servicio técnico encargado de los ensayos de homologación
8. Fecha del acta expedida por dicho servicio
9. Número del acta expedida por dicho servicio
10. La homologación es concedida/denegada (*).
11. Emplazamiento en el vehículo, de la marca de homologación
12. Lugar
13. Fecha
14. Firma
15. A la presente comunicación se adjuntan los documentos siguientes, que llevan el número de homologación indicado anteriormente.
..... dibujos, esquemas y planos del vehículo y de su habitáculo.
..... vista o fotografía del vehículo y de su habitáculo.

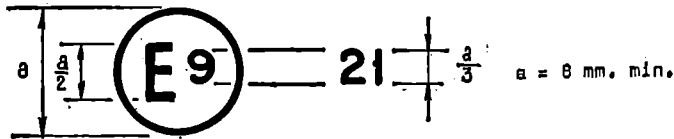
(*). Táchese lo que no proceda.

ANEXO 3

Esquema de la marca de homologación

Modelo A

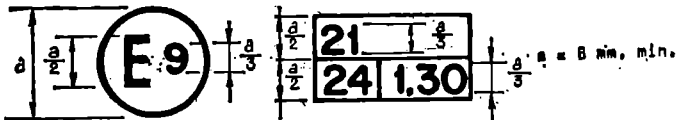
(Ver párrafo 4.4 del presente Reglamento)



La marca de homologación anterior, fijada en un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en España (E9), en lo que se refiere a su acondicionamiento interior, en aplicación del Reglamento número 21.

Modelo B

(Ver párrafo 4.5 del presente Reglamento)



La marca de homologación anterior, fijada en un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en España (E9), en aplicación de los Reglamentos números 21 y 24 (**). (En el caso de este último Reglamento, el valor corregido del coeficiente de absorción es de 1,30 m⁻¹.)

ANEXO 4

Procedimiento de ensayo para los materiales susceptibles de disipar energía

1. Instalación, aparatos de ensayo y procedimiento.

1.1. Instalación.

1.1.1. La pieza de material susceptible de disipar energía deberá instalarse y ensayarse en el elemento estructural de soporte en el cual está instalada en el vehículo. Es preferible efectuar el ensayo directamente en la estructura cuando sea posible. El elemento estructural o la estructura se fijará sólidamente al banco de ensayo de manera que no se desplace por efecto del choque.

1.1.2. Sin embargo, a petición del constructor, podrá montarse la pieza en una armadura que simule su instalación en el vehículo, siempre que el conjunto «pieza/armadura» tenga la misma disposición geométrica, rigidez no inferior y capacidad de disipación de la energía no superior al conjunto real «pieza/elemento estructural de soporte».

1.2. Aparato de ensayo.

1.2.1. Consiste en un péndulo cuyo pivote está soportado por rodamientos a bolas, cuya masa reducida (***) a su centro de percusión sea de 6,8 kilogramos (15 libras). El extremo inferior del péndulo está constituido por una falsa cabeza rígida de 185 mm. (8,5 pulgadas) de diámetro, cuyo centro coincide con el centro de percusión del péndulo.

1.2.2. La falsa cabeza estará provista de dos acelerómetros y de un dispositivo de medida de la velocidad, aptos para medir valores en la dirección del impacto.

1.3. Equipo de registro.

El equipo de registro a utilizar debe permitir efectuar las medidas con las precisiones siguientes:

(*) Este último número se da solamente a título de ejemplo.

(**) La masa reducida m_r del péndulo está ligada a la masa total m del mismo, a la distancia a entre el centro de percusión y el eje de rotación y a la distancia l entre el centro de gravedad y el eje de rotación por la fórmula:

$$m_r = m \frac{l}{a}$$

1.3.1. Aceleración:

- Precisión = ± 5 por 100.
- Respuesta en frecuencia = hasta 1.000 Hz.
- Sensibilidad transversal = < 5 por 100 del final de la escala.

1.3.2. Velocidad:

- Precisión = $\pm 2,5$ por 100 del valor real.
- Sensibilidad = 0,5 km/h. (0,3 mph.).

1.3.3. Penetración de la falsa cabeza en el elemento de ensayo:

- Precisión = ± 5 por 100 del valor real.
- Sensibilidad = 1 mm. (0,04 pulgadas).

1.3.4. Registro de tiempo:

- El equipo deberá permitir registrar el fenómeno en toda su duración y leer milésimas de segundo.
- El principio del choque («contacto») en el instante del primer contacto de la falsa cabeza contra la pieza ensayada será indicado en los registros que sirvan para el examen del ensayo.

1.4. Procedimiento de ensayo.

1.4.1. En cualquier punto de impacto de la superficie a ensayar, la dirección de impacto es la definida por la tangente a la trayectoria de la falsa cabeza del aparato de medida detallado en el anexo 1.

1.4.2. Cuando el ángulo entre la dirección de impacto y la normal a la superficie en el punto de impacto sea inferior o igual a 5°, el ensayo se efectúa de manera que la tangente a la trayectoria del centro de percusión del péndulo coincida con la dirección de impacto. La falsa cabeza deberá golpear el elemento que se ensaya a una velocidad de 24,1 km/h. (15 mph); esta velocidad se obtendrá, bien por la simple energía de propulsión o utilizando un dispositivo propulsor auxiliar.

1.4.3. Cuando el ángulo entre la dirección de impacto y la normal a la superficie en el punto de impacto sea superior a 5°, el ensayo puede efectuarse de manera que la tangente a la trayectoria del centro de percusión del péndulo coincida con la normal en el punto de impacto. El valor de la velocidad de ensayo se reducirá, en este caso, al valor de la componente normal de la velocidad prescrita en el párrafo 1.4.2.

2. Resultados.

En los ensayos efectuados según las modalidades indicadas anteriormente, la deceleración de la falsa cabeza no deberá sobrepasar de 80 g. continuos durante más de tres milisegundos. El valor de la deceleración a considerar es la media indicada por los dos decelerómetros.

3. Procedimientos equivalentes.

3.1. Se admiten procedimientos de ensayo equivalentes, siempre que puedan obtenerse los resultados exigidos en el párrafo 2 anterior.

3.2. A quien utiliza un método distinto del descrito en el párrafo 1, corresponde demostrar su equivalencia.

ANEXO 5

Procedimiento para la determinación del punto H y la comprobación de la posición relativa de los puntos H y R

1. Definición.

1.1. El punto «H», que caracteriza la posición en el habitáculo de un ocupante sentado, es la traza sobre un plano vertical longitudinal del eje teórico de rotación entre la pierna y el torso de un cuerpo humano representado por un maniquí.

1.2. El punto «R», que es el punto de referencia de una plaza de asiento, es el punto de referencia de construcción, indicado por el constructor, que:

1.2.1. Corresponde a la posición normal de utilización más retrasada de cada plaza de asiento prevista por el constructor en el vehículo.

1.2.2. Tiene coordenadas definidas con respecto a la estructura del vehículo estudiado.

1.2.3. Representa la posición del centro de giro entre el tronco y los muslos de un ocupante (punto HD).

2. Determinación de los puntos H.

2.1. Para cada plaza de asiento prevista por el constructor del vehículo se determinará un punto H. Cuando puedan con-

siderarse como similares los asientos de una misma fila (banqueta con asiento uniforme, asientos idénticos, etc.), no se procederá más que a una sola determinación por fila de asientos, colocando el maniquí descrito en el párrafo 3 en una plaza considerada como representativa de la fila de asientos. Esta plaza será:

2.1.1. Para la fila delantera, la plaza del conductor.

2.1.2. Para la o las filas posteriores, una plaza exterior.

2.2. Para cada determinación del punto H, el asiento considerado se colocará en la posición normal de conducción o de utilización más retrasada prevista por el constructor, estando enclavado el respaldo, si fuese regulable en inclinación, en una posición correspondiente a una inclinación hacia atrás, con relación a la vertical, de la línea de referencia del torso del maniquí descrito en el párrafo 3 siguiente, lo más próxima a 25°, salvo indicación contraria del constructor.

3. Características del maniquí.

3.1. Se utilizará un maniquí tridimensional, cuyo peso y contorno sean los de un adulto de talla media. Este maniquí se representa en las figuras 1 y 2 del apéndice al presente anexo.

3.2. Este maniquí llevará:

3.2.1. Dos elementos que simulen uno la espalda y otro las posaderas del cuerpo, articulados según un eje que representa el eje de rotación entre el busto y el muslo. La traza de este eje sobre el costado del maniquí es el punto H del mismo.

3.2.2. Dos elementos que simulan las piernas y articulados con respecto al elemento que simula las posaderas.

3.2.3. Dos elementos que simulan los pies, unidos a las piernas por articulaciones que simulan los tobillos.

3.2.4. Además, el elemento que simula las posaderas está provisto de un nivel que permite comprobar su orientación en dirección transversal.

3.3. Unas masas que representan el peso de cada elemento del cuerpo se sitúan en los puntos adecuados que constituyen los centros de gravedad correspondientes, al objeto de obtener la masa total del maniquí, de unos 75,8 kilogramos (167 libras). El detalle de las distintas masas se señala en la tabla de la figura 2 del apéndice al presente anexo.

4. Colocación del maniquí.

La colocación del maniquí tridimensional se efectúa de la siguiente forma:

4.1. Colocar el vehículo sobre un plano horizontal y regular los asientos tal como se prevé en el párrafo 2.2 anterior.

4.2. Recubrir el asiento a ensayar con un trozo de tejido destinado a facilitar la colocación correcta del maniquí.

4.3. Sentar el maniquí en el asiento considerado de manera que el eje de articulación quede perpendicular al plano longitudinal de simetría del vehículo.

4.4. Colocar los pies del maniquí de la siguiente forma:

4.4.1. Para los asientos delanteros, de tal manera que el nivel de comprobación de la orientación transversal del asiento quede horizontal.

4.4.2. Para los asientos posteriores, los pies se colocarán de manera que estén en contacto con los asientos anteriores, si fuese posible. Si los pies reposan en lugares del piso de diferente nivel, el pie que primero haga contacto con el asiento delantero servirá de referencia y el otro pie se dispone de manera que el nivel que controla la orientación transversal de las posaderas quede horizontal.

4.4.3. Si se determina el punto H para un asiento central, los pies se colocan a uno y otro lado del túnel.

4.5. Colocar las masas en los muslos, llevar a la horizontal el nivel transversal de las posaderas y colocar las masas sobre el elemento que representa las posaderas.

4.6. Separar el maniquí del respaldo del asiento utilizando la barra de articulación de las rodillas y doblar la espalda hacia delante. Volver a colocar el maniquí en su lugar en el asiento, haciendo deslizar las posaderas hacia atrás hasta que se encuentre resistencia y después inclinar de nuevo la espalda hacia atrás contra el respaldo del asiento.

4.7. Aplicar dos veces una fuerza horizontal de 10 ± 1 daN (10 ± 1 kgf, 22 ± 2 libras) al maniquí. La dirección y el punto de aplicación de la fuerza están representados por una flecha negra en la figura 2 del apéndice.

4.8. Colocar las masas en los costados derecho e izquierdo y después las masas del busto. Mantener horizontal el nivel transversal del maniquí.

4.9. Manteniendo horizontal el nivel transversal del maniquí, doblar la espalda hacia delante, hasta que las masas del busto estén encima del punto H, de manera que se anule cualquier rozamiento en el respaldo del asiento.

4.10. Llevar con cuidado hacia atrás la espalda para terminar la colocación; el nivel transversal del maniquí debe estar horizontal. En caso contrario, se procederá de nuevo como se indica anteriormente.

5. Resultados.

5.1. Estando colocado el maniquí de acuerdo con lo indicado en el punto 4 anterior, el punto H del asiento considerado lo constituye el punto H del maniquí.

5.2. Las coordenadas del punto H se medirán con la mayor precisión posible cada una. Se hace lo mismo con las coordenadas de los puntos característicos y bien determinados del habitáculo. Las proyecciones de estos puntos sobre un plano vertical longitudinal se situarán en un esquema.

6. Comprobación de la posición relativa de los puntos R y H.

6.1. Los resultados de las medidas previstas en el párrafo 5.2 para el punto H deben compararse con las coordenadas suministradas por el constructor del vehículo para el punto R.

6.2. La comprobación de la relación que existe entre los dos puntos se considerará como satisfactoria para la posición de asiento tomada en consideración, si las coordenadas del punto H quedan situadas en un rectángulo longitudinal cuyos lados horizontales y verticales sean 30 mm. (1,2 pulgadas) y 20 mm. (0,8 pulgadas), respectivamente, en cuya intersección de diagonales esté situado el punto R. Si este es el caso, se utilizará el punto R para el ensayo y, si fuese necesario, se ajustará el maniquí para que el punto H coincida con el punto R.

6.3. Si el punto H no está dentro del rectángulo definido en el párrafo 6.2 anterior, se procederá a otras dos determinaciones del punto H (tres determinaciones en total). Si de los tres puntos así determinados, dos se sitúan en el rectángulo, el resultado del ensayo se considerará como satisfactorio.

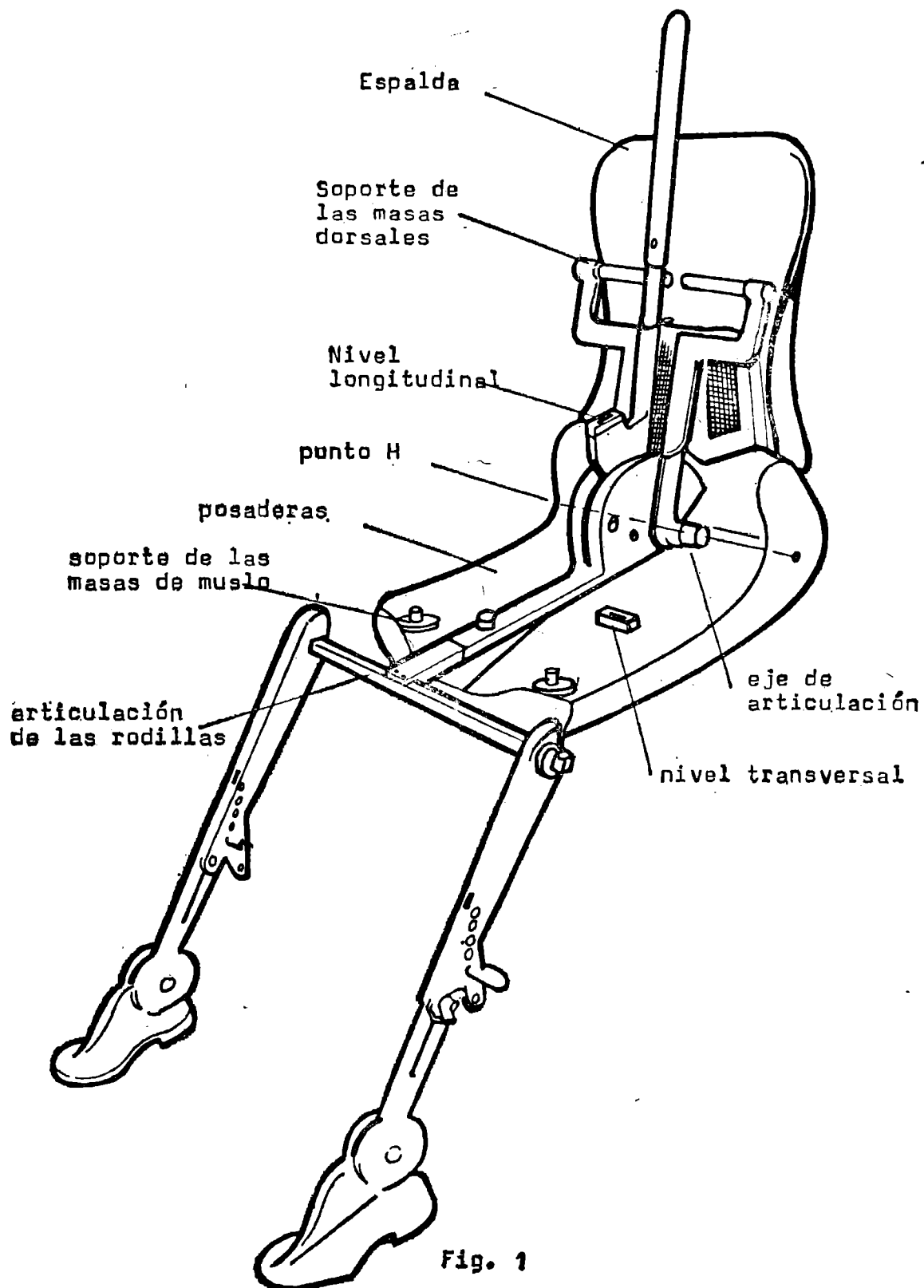
6.4. Si al menos dos de los tres puntos determinados están fuera del rectángulo, el resultado del ensayo se considerará como no satisfactorio.

6.5. En el caso que se produzca la situación descrita en el párrafo 6.4 anterior, o cuando la comprobación no pueda efectuarse por ausencia de información relativa a la posición del punto R, suministrada por el constructor del vehículo, podrá utilizarse y considerarse como aplicable, en todos los casos en que se menciona el punto R en el presente Reglamento, la media de los resultados de tres determinaciones del punto H.

6.6. Para la comprobación de la posición relativa de los puntos R y H, en un vehículo de producción normal, el rectángulo mencionado en el párrafo 6.2 anterior se sustituirá por un cuadrado de 50 mm. (dos pulgadas) de lado.

Anexo 5 - Apéndice

ELEMENTOS QUE COMPONEN EL MANIQUI TRIDIMENSIONAL



DIMENSIONES Y PESOS DEL MANIQUI

<u>Pesos del maniquí</u>	<u>kg</u>	<u>libras</u>
Elementos que simulan la espalda y las posaderas del cuerpo	16,6	36,6
Masas dorsales	31,2	68,9
Masas de posaderas	7,8	17,3
Masas de los muslos	6,8	15,1
Masas de las piernas	13,2	29,1
total:	75,6	167,0

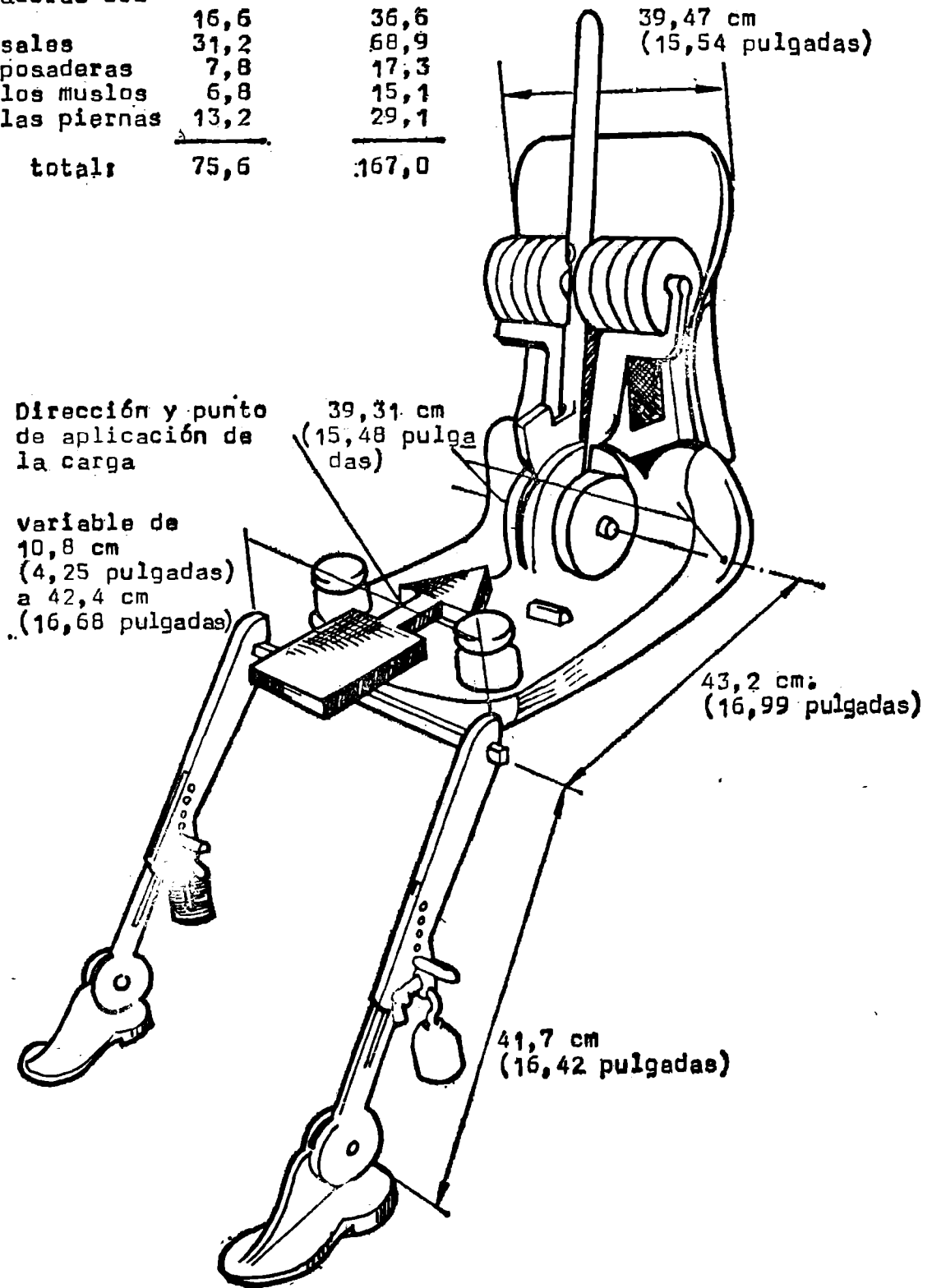


Fig. 2

Los Servicios Administrativos y Técnicos españoles competentes en la materia son:

— Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales del Ministerio de Industria y Energía (calle Hermanos Miralles, 35, Madrid-1).

— Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) (paseo del Pintor Rosales, 34, Madrid-8).

El presente Reglamento es de aplicación para España a partir del 12 de septiembre de 1978.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 31 de agosto de 1978.—El Secretario general Técnico, Juan Antonio Pérez-Urruti Maura.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

23729 *REGLAMENTO de Planeamiento para el Desarrollo de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por Decreto 2159/1978, de 23 de junio. (Conclusión.)*

REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE LA LEY SOBRE REGIMEN DEL SUELO Y ORDENACION URBANA. (CONCLUSION)

TITULO II

De las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 88.

1. Dentro de los límites señalados por la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana para los Planes de Ordenación, se podrán redactar Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento, que tendrán el rango jerárquico de los que complementen o suplan.

2. Las Normas Complementarias de los Planes Generales tendrán por objeto regular aspectos no previstos o insuficientemente desarrollados por aquéllos. Sus determinaciones guardarán la debida coherencia con las propias de los Planes que complementen, y en ningún caso podrán modificarlas.

3. Las Normas Subsidiarias del Planeamiento se redactarán con alguna de las finalidades siguientes:

a) Establecer para la totalidad de una provincia o parte de ella la normativa de carácter general sobre protección y aprovechamiento del suelo, urbanización y edificación aplicable a los Municipios que carezcan de Plan General o de Normas Subsidiarias de carácter municipal.

b) Definir para los Municipios que carezcan de Plan General la ordenación urbanística concreta de su territorio.

4. El contenido de las Normas Complementarias y Subsidiarias deberán ajustarse a las determinaciones y directrices establecidas en los Planes Directores Territoriales de Coordinación, si los hubiere.

5. En ningún caso las Normas Complementarias y Subsidiarias podrán ser aprobadas para desarrollar un Plan General con la finalidad de sustituir un Plan Parcial o un Programa de Actuación Urbanística.

CAPITULO II

De las determinaciones

SECCION 1.ª

De las Normas Complementarias de Planeamiento

Artículo 89.

1. Las Normas Complementarias de Planeamiento contendrán las siguientes determinaciones:

a) Fines y objetivos de su promulgación, expresando su carácter complementario de los Planes Generales, así como su conveniencia y oportunidad.

b) Determinación del ámbito en que sean de aplicación estas Normas.

c) Relaciones e incidencias con el Plan General.

d) Disposiciones que complementen las determinaciones referentes a la edificación, a las obras de urbanización, o que suplan eventuales deficiencias de la ordenación.

e) Previsiones para edificios o servicios públicos y otros fines de interés general o comunitario en suelo insuficientemente dotado.

2. Las Normas Complementarias no podrán en ningún caso modificar la calificación del suelo ni alterar las determinaciones del Plan General que complementen.

SECCION 2.ª

De las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito provincial

Artículo 90.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal con ámbito provincial contendrán las siguientes determinaciones:

a) Fines y objetivos de su promulgación, señalando explícitamente su conveniencia y oportunidad, así como su carácter de normativa general, que servirá de orientación para la redacción de Normas Subsidiarias Municipales.

b) Indicación de los términos municipales que constituyan su ámbito de aplicación, con señalamiento en cada uno de ellos de las agrupaciones de población ya existentes, que deban considerarse como núcleos urbanos, a efectos de la ulterior delimitación de su suelo urbano con arreglo al criterio del artículo 91.2 de la Ley del Suelo. En los Municipios que cuenten como único instrumento de planeamiento con la delimitación del suelo urbano y no tengan Ordenanzas de Edificación y Uso del Suelo, serán de aplicación las Normas Subsidiarias de carácter provincial.

c) Definición, a efectos de lo dispuesto en los artículos 81 y 86 de la Ley del Suelo, del concepto de núcleos de población, en base a las características de la provincia, definiendo las condiciones objetivas que den lugar a la posibilidad de su formación.

d) Establecimiento de los criterios que permitan a los Ayuntamientos la delimitación de su suelo urbano en función de las circunstancias de la población, edificación y servicios existentes.

e) Normas urbanísticas de carácter general, con señalamiento de las condiciones de volumen, higiénico-sanitarias y estéticas de la edificación y características de las obras de urbanización que hayan de ejecutarse en los términos municipales incluidos en su ámbito de aplicación.

f) Previsiones mínimas para centros y servicios de interés público y social que habrán de tenerse en cuenta en las Normas Subsidiarias municipales.

SECCION 3.ª

De las Normas Subsidiarias Municipales

Artículo 91.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento de ámbito municipal tendrán por objeto:

a) Clasificar el suelo en urbano y no urbanizable, delimitando y ordenando el primero y estableciendo, en su caso, normas de protección para el segundo, o

b) Clasificar el suelo en urbano, urbanizable y no urbanizable, delimitando el ámbito territorial de cada uno de los distintos tipos de suelo, estableciendo la ordenación del suelo urbano y de las áreas aptas para la urbanización que integran el suelo urbanizable y, en su caso, fijando las normas de protección del suelo no urbanizable.

Artículo 92.

Las Normas Subsidiarias de Planeamiento de ámbito municipal que se limiten a las finalidades establecidas en el apartado a) del artículo anterior contendrán las siguientes determinaciones:

a) Fines y objetivos de su promulgación, con indicación de su conveniencia y oportunidad, así como del carácter subsidiario