

I. Disposiciones generales

CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL

18948 ACUERDO de 7 de julio de 1993, del Pleno del Consejo General del Poder Judicial, por el que aprueba el Reglamento sobre el contenido del escalafón de la Carrera Judicial.

El artículo 300 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, impone la necesidad de que el Consejo General del Poder Judicial apruebe, al menos cada tres años, el escalafón de la Carrera Judicial, que comprenderá los datos personales y profesionales que se establezcan reglamentariamente.

En virtud del ejercicio de su potestad reglamentaria, el Consejo General del Poder Judicial, por Acuerdo de 7 de julio de 1993, aprobó el siguiente Reglamento.

REGLAMENTO SOBRE EL CONTENIDO DEL ESCALAFÓN GENERAL DE LA CARRERA JUDICIAL

Artículo 1.º El Escalafón General de la Carrera Judicial se configurará de conformidad con las tres categorías judiciales que se indican en el artículo 299 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, comprendiendo a todos los miembros de la Carrera Judicial que se hallen en servicio activo o cualquier situación a que se refieren los artículos 348 y siguientes, que lleve implícito el abono de servicios, con especial referencia a los supuestos de servicios especiales, excedencia forzosa y excedencia voluntaria a que hace mención el artículo 357.2 de la LOPJ en la primera anualidad.

Art. 2.º De conformidad con lo dispuesto en el artículo 300 de la expresada Ley Orgánica, el Escalafón General de la Carrera Judicial reflejará los siguientes datos personales y profesionales:

1. Número de orden.
2. Apellidos y nombre.
3. Fecha de nacimiento.
4. Destino o cargo, con expresa mención de la forma de provisión establecida en el artículo 118 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.
5. Servicios en la carrera, con especificación de los años, meses y días.
6. Servicios en la categoría judicial, con especificación de los años, meses y días.
7. Servicios prestados en el extinguido Cuerpo de Jueces de Distrito, con especificación de los años, meses y días.
8. Especialidad.

DISPOSICION TRANSITORIA

El contenido del escalafón de la Carrera Judicial deberá contemplar, en el plazo de un año tras la entrada en vigor del presente Reglamento, la procedencia de los Magistrados a que se refiere el artículo 330.3 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

Madrid, 7 de julio de 1993.—El Presidente del Consejo General del Poder Judicial.

SALA SANCHEZ

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA

18949 CORRECCION de errores de la Resolución de 29 de junio de 1993 del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se aprueban las normas que han de regir los concursos de pronósticos a partir de la primera jornada de la temporada 1993-94.

Advertidos errores en la Resolución de 29 de junio de 1993, del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se aprueban las normas que han de regir los concursos de pronósticos a partir de la primera jornada de la temporada 1993-94, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», del día 8 de julio de 1993, número 162, se indican a continuación las rectificaciones oportunas:

El Boleto representado en el ángulo inferior derecho de la página 20586 que corresponde a la norma 11.ª, apartado E) 2.º, debe ir situado en la parte central derecha de la página 20587.

El Boleto representado en la parte central derecha de la página 20587, que corresponde a la norma 11.ª, apartado E) 1.º, debe ir situado en el ángulo inferior derecho de la página 20586.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

18950 ORDEN de 6 de julio de 1993 por la que se modifica el anexo del Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, por el que se aprueban las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicionamiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas.

La Directiva 92/1 CEE relativa al control de la temperatura en los medios de transporte exige que éstos deban disponer de un instrumento adecuado para controlar de modo automático y a intervalos regulares y frecuentes la temperatura del aire a que están sometidos los alimentos ultracongelados. El Real Decreto 380/1993, de 12 de marzo, procedió a la transposición de esta Directiva por medio de la modificación de la norma general relativa a los alimentos ultracongelados destinados a la alimentación humana aprobada por Real Decreto 1109/1991, de 12 de julio.

Como quiera que para que surta efecto en las normas de homologación, ensayo e inspección del acondicio-

namiento térmico de los vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas, se hace necesaria la modificación del Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, que aprueba dichas normas.

Además, también resulta necesario adecuar estas normas a las diversas modificaciones que ha tenido el acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías perecederas, que entró en vigor el 21 de noviembre de 1976, y también, en cuanto a la anchura máxima de los vehículos frigoríficos, que se estableció por Real Decreto 1317/1991, de 4 de septiembre.

El artículo 10 del Real Decreto 2312/1985, de 24 de septiembre, autoriza al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para modificar por Orden las normas técnicas contenidas en el anexo del Real Decreto, así como para establecer la obligatoriedad de uso del dispositivo de medida y registro de la temperatura interior de la caja. En consecuencia, y haciendo uso de la habilitación mencionada, este Ministerio tiene a bien disponer:

Primero.—La utilización del termógrafo previsto en el Real Decreto 2312/1985 se ajustará a las especificaciones contenidas en el anexo del Real Decreto 380/1993, de 12 de marzo, por el que se modifica la Norma General relativa a los alimentos ultracongelados destinados a la alimentación humana, aprobada por el Real Decreto 1109/1991, de 12 de julio.

Segundo.—El cumplimiento de dichas especificaciones se acreditará mediante un certificado de aprobación expedido por cualquiera de las Entidades aprobadas por este Ministerio para desarrollar tareas de certificación en el marco de lo previsto en el Real Decreto 1614/1985, de 1 de agosto, por el que se ordenan las actividades de normalización y certificación.

Tercero.—Se sustituyen los apartados del anexo del Real Decreto del epígrafe que se citan, por los que a continuación se indican.

Apartado 1. Campo de aplicación.

Se complementará su contenido con el siguiente párrafo:

«Estos vehículos podrán ser: Vagones, furgones, furgonetas, cisternas, contenedores, remolques, semirremolques y otros vehículos análogos.»

Apartado 2.1.2

Se sustituirá la última línea de este apartado por lo siguiente:

«Y no la de la superficie desarrollada.»

Apartado 2.2.1

Sustituir por:

«2.2.1 Vehículo isoterma. Vehículo en que la caja está construida con paredes aislantes, incluyendo puertas, piso y techo, y que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja, de forma que el coeficiente global de transmisión térmica (coeficiente K) permita clasificar al vehículo dentro de una de las categorías siguientes:

IN = Vehículo isoterma normal.

Caracterizado por un coeficiente K igual o inferior a $0,7 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$.

IR = Vehículo isoterma reforzado caracterizado por:

Un coeficiente K igual o inferior a $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$.

Paredes de un espesor de al menos 45 milímetros cuando se trata de vehículos de transporte de un ancho superior a 2,50 metros.

Sin embargo esta segunda condición no es requerida por vehículos de transporte concebidos antes del 15

de mayo de 1991, y construidos antes de esta fecha o durante el período de tres años siguientes a esta fecha.»

Apartado 2.2.3 Vehículo frigorífico.

Sustituir la clase F por:

«Clase F. Vehículo frigorífico provisto de un equipo de frío tal que ti sea igual o inferior a -20°C .

El coeficiente K de los vehículos de las clases B, C, E y F debe ser obligatoriamente igual o inferior a $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ }^\circ\text{C}$ y el espesor para cada pared lateral incluido el aislamiento de 45 milímetros, como mínimo, en el caso de que el ancho exterior sea superior a 2,5 metros.»

Los apartados 2.3, 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 y 2.3.4 deben sustituirse por los siguientes:

«2.3 Tipo de vehículo. Un vehículo sólo se considerará como perteneciente al mismo tipo que el vehículo sometido a ensayo si reúne las condiciones mínimas siguientes:

2.3.1 Si se trata de vehículos isotermos, el vehículo de referencia puede ser un vehículo isoterma, refrigerante, frigorífico o calorífico:

La construcción es equiparable y en particular el material aislante y la técnica del aislamiento son idénticos. El espesor de material aislante no será inferior que el del vehículo de referencia.

Los equipos interiores son idénticos o simplificados.

El número de puertas y el de trampillas u otras aberturas son iguales o inferiores; y

La superficie interior de la caja no varía en ± 20 por 100.

2.3.2 Si se trata de vehículos refrigerantes el vehículo de referencia debe ser refrigerante:

Se cumplen las condiciones mencionadas en el párrafo 2.3.1 precedente.

Los dispositivos de ventilación interior son comparables.

La fuente de frío es idéntica.

La reserva de frío por unidad de superficie interior es superior o igual.

2.3.3 Si se trata de vehículos frigoríficos en cuyo caso el vehículo de referencia será:

a) Bien un vehículo frigorífico que, cumpla las condiciones mencionadas en el párrafo 2.3.1 anterior y, la potencia frigorífica útil del equipo frigorífico, por unidad de superficie interior, al mismo régimen de temperatura, es superior o igual.

b) Bien un vehículo isoterma pensado para instalarle posteriormente un equipo frigorífico pero cuyo equipo ha sido desinstalado y cuya abertura ha sido taponada para el ensayo de medida del coeficiente K, por un panel ajustado estrechamente del mismo espesor total y constituido por el mismo tipo de aislante que el que tenía la pared previamente, que:

Cumple las condiciones mencionadas en el párrafo 2.3.1 anterior, y

La potencia frigorífica útil del equipo de producción de frío instalado sobre una caja de referencia de tipo isoterma, verifica la definición del párrafo 4.2.2.2 del presente anexo.

2.3.4 Si se trata de vehículos caloríficos, el vehículo de referencia puede ser un vehículo isoterma o un vehículo calorífico:

Deberá cumplir las condiciones fijadas en el párrafo 2.3.1.

La fuente de calor es idéntica; y

La potencia del equipo de calefacción por unidad de superficie interior será superior o igual a la del vehículo de referencia».

Apartado 3.7 Sustituir su contenido por los siguientes párrafos:

A efectos de estas normas, se entiende por «termógrafo», aquel aparato o dispositivo de funcionamiento autónomo, que permite registrar la temperatura instantánea existente en una cámara situada en un furgón, remolque, semirremolque, camión-cisterna o cualquier otro tipo de vehículo de transporte análogo.

El termógrafo, debe poder demostrar que, durante el transporte, la temperatura ambiente en el compartimento reservado a las mercancías se mantiene en los límites prescritos o convenidos.

El termógrafo consta de las siguientes partes:

Organo de detección, captador o sonda térmica.

Organo de transmisión.

Organo de registro o aparato registrador.

Los valores medios y sus variaciones deberán ser registrados y poder ser leídos en todo momento, durante el transporte, sin que sea necesario penetrar en la cámara.

En los vehículos frigoríficos, con circulación forzada de aire, la sonda térmica debe instalarse antes de la entrada del aire que debe ser enfriado por el equipo frigorífico.

En los vehículos frigoríficos sin circulación forzada de aire, la sonda térmica debe instalarse en el centro de la cubierta y protegida de las radiaciones.

El aparato registrador consiste esencialmente en un dispositivo que permita escribir sobre un soporte (disco, cinta, etc.) las medidas tomadas por la sonda térmica.

El carácter de referencia que tiene el registro de la temperatura para las partes contratantes del transporte, exige que los diversos órganos sean inviolables: Además, el soporte (cintas, discos, etc.) deben ser infalsificable e identificable.

Las dimensiones del soporte del registro serán tales, que permitan la inscripción de los datos necesarios para la identificación del transportista y del conductor, fechas, número de matrícula del vehículo, etc.

Cualquiera que sea el sistema de acondicionamiento (mecánico, eléctrico, neumático, etc.), el registro debe poder funcionar de forma ininterrumpida e independiente de cualquier fuente de energía de las instalaciones del vehículo durante treinta y seis horas, como mínimo.

Los instrumentos de medición deberán cumplir conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 380/1993, las siguientes especificaciones:

a) El tiempo de respuesta deberá alcanzar el 90 por 100 de la diferencia entre la lectura inicial y la final en tres minutos.

b) El instrumento deberá tener una precisión de $\pm 0,5^\circ\text{C}$ dentro de la gama de -20°C a $+30^\circ\text{C}$.

c) La precisión de las mediciones no podrá ser modificada en más de $0,3^\circ\text{C}$ por la temperatura ambiente dentro de la gama comprendida entre -20°C y $+30^\circ\text{C}$.

d) La resolución del resultado del instrumento deberá ser de $0,1^\circ\text{C}$.

e) La precisión del instrumento deberá comprobarse a intervalos regulares.

f) El instrumento deberá tener un certificado de calibración válido.

g) El instrumento deberá poder limpiarse fácilmente.

h) La parte sensible a la temperatura del dispositivo de medición deberá estar diseñada de modo que se produzca un buen contacto térmico con el producto.

i) El equipo eléctrico deberá estar protegido contra los efectos nocivos debidos a la condensación de la humedad.

El uso del termógrafo será de obligatorio cumplimiento para los vehículos RRC, FRC y FRF, a partir del 1 de agosto de 1993.

Apartado 4.1

Añadir al final del primer párrafo:

« cuando se utilice el método de enfriamiento interior y ± 5 por 100 cuando se utilice el método de calentamiento interior.»

Apartado 4.1.1.7

Añadir: «Las pérdidas en línea del cable eléctrico comprendido entre el instrumento de medida del aporte de calor y la caja objeto del ensayo, deben ser medidas o estimadas por cálculo y sustraídas de la medida del aporte total de calor.»

Apartado 7.

Segunda línea, sustituir «tres años» por «seis años».

Apartado 9.2.2

Sustituir el subapartado a) por:

«a) Vehículos refrigerantes.

Se comprobará que la temperatura interior del vehículo, vacío de toda carga, que se ha dejado previamente que adquiera la temperatura exterior, pueda llegar a alcanzar la temperatura límite de la clase de vehículo prevista y ser mantenida por debajo de esta temperatura durante una duración tal que:

$$t \geq \frac{12 \theta}{\theta'}$$

siendo θ la diferencia entre $+30^\circ\text{C}$ y esta temperatura límite, y siendo θ' la diferencia entre la temperatura media exterior durante el ensayo y la citada temperatura límite, siempre que la temperatura exterior no sea inferior a $+15^\circ\text{C}$ ».

Los Apéndices 1, 2, 3, 4 y 5.

Sustituir por los siguientes:

APENDICE 1

Modelo N° 1A

ACTA DE ENSAYO

establecida conforme a las disposiciones del Acuerdo relativo a los transportes internacionales de productos perecederos y a los equipos especiales a utilizar para estos transportes (ATP).

Acta de ensayo N°.....

Parte 1

Especificaciones del vehículo (vehículos distintos de las cisternas destinadas a los transportes de líquidos alimenticios)

Estación experimental reconocida/experto: 1/

Nombre

Dirección

Tipo de vehículo presentado: 2/

Marca N° de Matrícula N° de serie

Fecha de la primera puesta en servicio

Tara 3/ Kg. carga útil Kg.

Caja:

Marca y tipo N° de identificación

Construida por

Pertenece a o explotada por

Presentada por

Fecha de construcción

Dimensiones principales:

Exteriores: largo m., ancho m., alto m.

Interiores: largo m., ancho m., alto m.

Superficie total del suelo de la caja m²

Volumen interior total utilizable de la caja m³

Superficie total interior de las paredes de la caja m²

Superficie total exterior de las paredes de la caja m²

Superficie media: $S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$ m²

Especificaciones de las paredes de la caja: 4/

Techo

Suelo

Paredes laterales

Particularidades de la estructura de la caja: 5/

Número, situación y dimensiones:

De las puertas

De las ventanas

De los orificios de carga de hielo

Dispositivos accesorios: 6/

1/ Tachar lo que no proceda (solamente los expertos para el caso donde el ensayo se haya efectuado conforme al punto 9 del presente Anexo).

2/ Furgón, camión, remolque, semirremolque, contenedor, etc.

3/ Precisar el origen de estas informaciones.

4/ Naturaleza y espesor de los materiales que constituyen las paredes de la caja, del interior al exterior, modo de construcción, etc.

5/ Si existen irregularidades en la superficie, indicar el tipo de cálculo efectuado para determinar Si y Se.

6/ Barras portacarnes, ventiladores, etc.

Modelo N° 2A

Parte 2

Medida del coeficiente global de transmisión térmica de vehículos distintos de las cisternas destinados al transporte de líquidos alimenticios conforme al punto 4.1.2. del presente Anexo.

Método experimental utilizado para el ensayo: enfriamiento interior/calefacción interior 1/

Fecha y hora del cierre de las puertas y orificios del vehículo:

Medidas obtenidas en horas de funcionamiento en régimen permanente (de a horas):

a/ Temperatura media exterior de la caja: $T_e = \dots\dots\dots$ °C. ±

b/ Temperatura media interior de la caja: $T_i = \dots\dots\dots$ °C. ±

c/ Diferencia media de temperaturas: $DT = \dots\dots\dots$ K.

Heterogeneidad máxima de temperaturas

en el exterior de la caja K

en el interior de la caja K

Temperatura media de las paredes de la caja $(T_e + T_i)/2 = \dots\dots\dots$ °C.

Temperatura de funcionamiento del intercambiador frigorífico 2/

Punto de rocío de la atmósfera en el exterior de la caja durante la duración del régimen permanente 2/ °C ± K

Duración total del ensayo h

Duración del régimen permanente h

Potencia consumida en los intercambiadores: W1 W

Potencia absorbida por los ventiladores: W2 W

Coeficiente global de transmisión térmica calculado según la fórmula:

Ensayo por enfriamiento interior 1/

$$K = \frac{W1 - W2}{S \cdot DT}$$

Ensayo por calefacción interior 1/

$$K = \frac{W1 - W2}{S \cdot DT}$$

K = W/m²K

Error máximo de medida correspondiente al ensayo efectuado %

Observaciones 3/

(Rellenar solo si el vehículo no está equipado con dispositivos térmicos)

Teniendo en cuenta los resultados de los ensayos arriba mencionados, el vehículo puede incluirse por medio de una certificación conforme al apéndice 9 del presente Anexo, solo será válido por un período máximo de seis años, el vehículo llevará la identificación IN/IR 1/.

Hecho en

El:

El responsable de los ensayos

1/ Tachar la fórmula no utilizada.

2/ Indicar solamente para ensayo por refrigeración interior.

3/ Cuando la caja no es de forma paralelepípedica, indicar la ubicación de los puntos de medida de las temperaturas exterior e interior de la caja.

APENDICE 2

Modelo N° 1B

Acta de ensayos

Establecida conforme al Acuerdo relativo al transporte internacional de mercancías perecederas y a los equipos especiales utilizados para éstos transportes (ATP).

Acta de ensayos N°

Parte 1

Especificaciones de los vehículos-cisterna destinados al transporte de líquidos alimenticios

Estación experimental reconocida/experto: 1/

Nombre
Dirección

Tipo de cisterna presentada: 2/

Marca N° de Matrícula N° de serie
Fecha de la primera puesta en servicio
Tara 3/ Kg. carga útil 3/ Kg.

Cisterna:

Marca y tipo N° de identificación
Construida por
Perteneiente o explotada por
Presentada por
Fecha de construcción

Dimensiones principales:

En el exterior: longitud del cilindro m.
eje mayor m.
eje menor m.
En el interior: longitud del cilindro m.
eje mayor m.
eje menor m.
Volumen interior útil m³
Volumen interior de cada compartimento m³
Superficie total interior de la cisterna Si m²
Superficie interior de cada compartimento Si1 m²
Si 2 m²
Superficie total exterior de la cisterna Se m²
Superficie media de la cisterna $S = \sqrt{Si \cdot Se}$ m²
Superficie media de cada compartimento $Sn = \sqrt{Si1 \cdot Si2}$

Especificación de las paredes de la cisterna: 4/
Particularidades de la estructura de la cisterna: 5/

Nombre, dimensiones y descripción de las bocas de hombre
Descripción de la tapa de las bocas de vaciado

Nombre, dimensiones y descripción de la tubería de vaciado

Dispositivos y accesorios

- 1/ Tachar lo que no proceda (solamente los expertos para el caso donde el ensayo ha sido realizado conforme al punto 9 del presente Anexo).
- 2/ Furgón, camión, remolque, semirremolque, contenedor, etc.
- 3/ Precisar el origen de estas informaciones.
- 4/ Naturaleza y espesor de los materiales utilizados en las paredes de la cisterna, del interior al exterior, forma de construcción, etc.
- 5/ Si existen irregularidades en la superficie, indicar la forma de cálculo utilizada para determinar Si y Se.

Modelo N° 2B

Parte 2

Medida del coeficiente global de transmisión térmica de vehículos-cisterna destinados al transporte de líquidos alimenticios conforme al punto 4 del presente Anexo.

Método experimental utilizado en el ensayo: calefacción interior.

Fecha y hora de cierre de los orificios del vehículo

Medidas obtenidas en horas de funcionamiento en régimen permanente (de a horas):

- a/ Temperatura media exterior de la cisterna: $\theta_e = \dots \text{°C} \pm \dots \text{K}$
- b/ Temperatura media interior de la cisterna:
 $\theta_i = \frac{\sum Sn \cdot \theta_i n}{\sum Sn} = \dots \text{°C} \pm \dots \text{K}$
- c/ Diferencia media de temperaturas: K

Heterogeneidad máxima de temperaturas:

- en el interior de la cisterna K
- en el interior de cada compartimento K
- en el exterior de la cisterna K

Temperatura media de las paredes de la cisterna °C.
Duración global del ensayo h.
Duración del régimen permanentes h.
Potencia consumida por los intercambiadores: W1 W.
Potencia absorbida por los ventiladores: W2 W.
Coeficiente global de transmisión térmica calculado según la fórmula:

$$K = \frac{W1 + W2}{S \cdot \theta}$$

K = W/m²K

Error máximo de medida correspondiente al ensayo efectuado %
Observaciones

Rellenar solo si el vehículo no está equipado con dispositivos térmicos:

Teniendo en cuenta los resultados de los ensayos arriba indicados, el vehículo puede estar acreditado por medio de un certificado conforme al apéndice 9 del presente Anexo y válido para un periodo máximo de seis años, el vehículo debe llevar la identificación IN/TR 2/.

Hecho en

El responsable de los ensayos

El:

1/ Cuando la cisterna no sea de forma paralelepípedica, indicar la colocación de los puntos de medida de las temperaturas exterior e interior de la caja.

2/ Tachar lo que no proceda.

Modelo N° 3

Parte 2

Control de la isoterma de vehículos en servicio efectuada in situ por los expertos conforme al párrafo 29 del apéndice 2 del anexo 1 del ATP.

El ensayo se ha efectuado sobre la base del acta de ensayos N° con fecha de, emitido por la estación experimental acreditada (nombre, dirección)

Observaciones obtenidas por el control:

Techo.....
 Paredes laterales.....
 Paredes frontales.....
 Suelo.....
 Puertas y orificios.....
 Juntas.....
 Orificios de evacuación del agua de limpiar.....
 Control de estanqueidad del aire.....
 Coeficiente K del vehículo nuevo (indicado en el acta de ensayos precedente).....
 W/m²K
 Observaciones:.....

Teniendo en cuenta los resultados del control arriba indicado, el vehículo puede ser acreditado por medio de un certificado conforme al apéndice 3 del anexo 1 del ATP, y válido por un período máximo de tres años, el vehículo llevará la marca de identificación IN/IR 1/.

Hecho en

El responsable de los ensayos

El:

1/ Tachar lo que no proceda.

APENDICE 3

Modelo N° 4A

Parte 3

Determinación de la eficacia de los dispositivos de enfriamiento de los vehículos refrigerantes mediante hielo hídrico o hielo carbónico por una estación experimental reconocida conforme al punto 4.2.1., exceptuando los párrafos 4.2.1.2 b/ y c/ del presente Anexo.

Dispositivo de enfriamiento:

Descripción del dispositivo de enfriamiento:

Naturaleza del frigorígeno:

Carga nominal del frigorígeno indicada: Kg.
 por el constructor

Carga efectiva del frigorígeno para el ensayo: Kg.

Funcionamiento autónomo/no autónomo:
 conectado a una instalación central

Dispositivo de enfriamiento móvil/no móvil 1/

Fabricante:

Tipo, serie/n° de fabricación:

Año de fabricación:

Dispositivo de carga (descripción, situación) adjuntar un croquis en caso necesario

1/ Suprimir este punto si no tiene objeto.

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.)

Potencia de los ventiladores eléctricos W

Caudal m³/h.

Dimensiones de los conductos: sección transversal m²
 longitud m.

Pantalla de toma de aire: descripción 1/

Dispositivos de automatismo

Temperaturas medias al comienzo del ensayo:

en el interior °C ± K

en el exterior °C ± K

punto de rocío de la cámara de ensayo °C ± K

Potencia de calefacción interior W

Fecha y hora de cierre de las puertas y orificios del vehículo

Relación de las temperaturas medias interior y exterior de la caja y/o curva que representa la evolución de éstas temperaturas en función del tiempo.

Observaciones:

Teniendo en cuenta los resultados de los ensayos arriba citados, el vehículo puede ser admitido por medio de un documento conforme al apéndice 9 del presente Anexo y válido para una duración máxima de seis años, llevando el vehículo la marca de identificación

Hecho en

El responsable de los ensayos

El:

1/ Suprimir este punto si no tiene objeto.

Modelo N° 4B

Parte 3

Determinación de la eficacia de los dispositivos de enfriamiento de los vehículos refrigerantes mediante placas eutécticas por una estación experimental reconocida conforme al punto 4.2.1. exceptuando los párrafos 4.2.1.2. a/ y c/ del presente Anexo.

Dispositivos de enfriamiento:

Descripción

Naturaleza de la solución eutéctica

Carga nominal de la solución eutéctica indicada por el fabricante

Kg.

Calor latente en la temperatura de congelación indicada por el fabricante °C

Dispositivos de refrigeración móvil/no móvil 1/

Funcionamiento autónomo/no autónomo conectado a una instalación central 1/

Fabricante

Tipo, serie/n° de fabricación

Año de fabricación

Placas eutécticas: Marca Tipo

Dimensiones, nombre, emplazamiento de las placas, situación con relación a las paredes (adjuntar croquis)

Reserva de trío total declarado por el fabricante para una temperatura de congelación de °C W.

1/ Suprimir este punto si no tiene objeto.

Dispositivos de ventilación interior (si hay y emplazamiento):

Descripción
Dispositivos de automatismo

Equipo frigorífico (si hay y emplazamiento):

Marca Tipo N°

Emplazamiento

Compresor: Marca Tipo

Modo de arrastre

Naturaleza del frigorígeno

Condensador

Potencia frigorífica indicada por el fabricante para la temperatura de congelación declarada y para una temperatura exterior de + 30°C. W.

Dispositivos de automatismo:

Desescarche (si hay y emplazamiento)
Termostato
Presostato BP
Presostato HP
Arranque
Otros

Dispositivos accesorios:

Dispositivo de calefacción eléctrica de las juntas de las puertas:
Potencia por metro lineal de resistencia W/m.

Longitud lineal de resistencia m.

Temperaturas medias al comienzo del ensayo:

en el interior °C ± K.
en el exterior °C ± K.
punto de rocío de la cámara de ensayos °C ± K.

Potencia de calefacción interior W.

Fecha y hora del cierre de las puertas y orificios del vehículo

Duración de la acumulación de frío h.

Relación de las temperaturas medias interiores y exteriores de la caja y/o curva representando la evolución de éstas temperaturas en función del tiempo

Observaciones:

Teniendo en cuenta que los resultados de los ensayos arriba mencionados, el vehículo puede ser admitido conforme apéndice 9 del presente Anexo, y válido para una duración máxima de seis años, llevando el vehículo la marca de identificación

Hecho en

El:

El responsable de los ensayos

Modelo N° 4C

Parte 3

Determinación de la eficacia de los dispositivos de refrigeración de los vehículos refrigerantes a gas licuado por una estación experimental acreditada conforme al punto 4.2.1., exceptuando los párrafos 4.2.1.2. a/ y b/ del presente Anexo.

Dispositivos de refrigeración:

Descripción

Funcionamiento de forma autónoma/no autónoma/conectada a una instalación central 1/

Dispositivos de refrigeración amovible/no amovible 1/

Fabricante

Tipo, serie/número de fabricación

Año de fabricación

Naturaleza del frigorígeno

Carga nominal del frigorígeno indicada por el constructor Kg.

Carga efectiva del frigorígeno para el ensayo Kg.

Descripción del depósito

Dispositivos de carga (descripción, emplazamiento)

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (nombre, etc)

Potencia de los ventiladores eléctricos W.

Caudal m³/h

Dimensiones de conductos: sección transversal m² longitud m.

Dispositivos automáticos

Temperaturas medias al comienzo del ensayo:

en el interior °C ± K.

en el exterior °C ± K.

punto de rocío de la cámara de ensayos °C ± K.

Potencia de calentamiento interior W.

Fecha y hora del cierre de las puertas y orificios del vehículo

Relación de las temperaturas medias interior y exterior de la caja y/o curva representando la evolución de estas temperaturas en función del tiempo

Observaciones:

Teniendo en cuenta que los resultados de los ensayos arriba mencionados, el vehículo puede ser admitido conforme al apéndice 9 del presente Anexo, y válido para una duración máxima de seis años, llevando el vehículo la marca de identificación

Hecho en

El:

El responsable de los ensayos

1/ Suprimir este punto si no tiene objeto.

APENDICE 4

Modelo N° 5

Parte 5

Determinación de la eficacia de los dispositivos de refrigeración de los vehículos frigoríficos por una estación experimental acreditada conforme al punto 4.2.2.1. del presente Anexo.

Máquinas frigoríficas:

Funcionamiento de forma autónoma/no autónoma/conectada a una instalación central 1/

Máquinas frigoríficas móviles/no móviles 1/

Fabricante
 Tipo, serie/número de fabricación
 Año de fabricación
 Naturaleza del frigorígeno y carga

Potencia frigorífica útil indicada por el constructor para una temperatura exterior de + 30°C y para una temperatura interior de:

0°C W
 - 10°C W
 - 20°C W

Compresor:

Marca Tipo

Modo de arrastre, eléctrico/térmico/hidráulico 1/

Condensador
 Evaporador

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.)
 Potencia de los ventiladores eléctricos W.
 Caudal m³/h.

Dimensiones de conductos: sección transversal m² longitud m.

Dispositivos de automaticidad:

Desescarche (si procede)
 Termostato
 Presostato BP
 Presostato HP
 Válvula de expansión
 Otros

Temperaturas medias al inicio del ensayo:

en el interior °C ± K.
 en el exterior °C ± K.
 punto de rocío de la cámara de ensayos °C ± K.

Potencia de calentamiento interior W.

Fecha y hora del cierre de las puertas y orificios del vehículo

Determinación de las temperaturas medias interior y exterior de la caja y/o curva representando la evolución de estas temperaturas en función del tiempo

Temperaturas transcurridas entre el comienzo del ensayo y el instante donde la temperatura media en el interior de la caja alcanza la temperatura prescrita h.

Teniendo en cuenta que los resultados de los ensayos arriba mencionados, el vehículo puede ser admitido conforme al apéndice 9 del presente Anexo, y válido para una duración máxima de seis años, llevando el vehículo la marca de identificación

Hecho en

El responsable de los ensayos

El:

1/ Suprimir este punto si no tiene objeto.

APENDICE 5

Modelo N° 6

Parte 3

Determinación de la eficacia de los dispositivos de calentamiento de los vehículos caloríficos por una estación experimental reconocida conforme al punto 4.2.3. del presente Anexo.

Dispositivos de calentamiento:

Descripción

Funcionamiento de forma autónoma/no autónoma conectada a una instalación central 1/

Dispositivos de calentamiento móvil/no móvil 1/

Fabricante
 Tipo, serie/número de fabricación
 Año de fabricación
 Emplazamiento
 Superficie global de intercambio de calor m²
 Potencia útil indicada por el fabricante KW

Dispositivos de ventilación interior:

Descripción (número de aparatos, etc.)
 Potencia de los ventiladores eléctricos W.
 Caudal m³/h.
 Dimensiones de los conductos: sección transversal m² longitud m.

Temperaturas medias al comienzo del ensayo:

en el interior °C ± K.
 en el exterior °C ± K.

Fecha y hora del cierre de las puertas y orificios del vehículo

1/ Suprimir este punto si no tiene objeto.

Relación de las temperaturas medias interior y exterior de la caja y/o curva representando la evolución de estas temperaturas en función del tiempo

Tiempo transcurrido entre el comienzo del ensayo y el momento en que la temperatura media en el interior de la caja alcanza la temperatura prescrita h.

Si es el caso, indicar la potencia calorífica media para mantener durante el ensayo la diferencia de temperatura prescrita 1/ entre el interior y el exterior de la caja W.

Observaciones:

Teniendo en cuenta que los resultados de los ensayos arriba mencionados, el vehículo puede ser admitido conforme al apéndice 9 del presente Anexo, y válido para una duración máxima de seis años, llevando el vehículo la marca de identificación

Hecho en

El responsable de los ensayos

El:

1/ Incrementar un 35% para los vehículos nuevos.

El apéndice 7 debe sustituirse por el siguiente:

1. Esta placa debe estar fija al vehículo de manera permanente en lugar bien visible al lado de otras similares, expedidas a efectos oficiales. Esta placa, conforme al modelo reproducido a continuación, debe ser rectangular, resistente a la corrosión y al fuego y de, al menos, 160 milímetros por 100 milímetros. Las informaciones siguientes deben ser inscritas en la placa de forma clara e indeleble, al menos, en inglés, francés o ruso:

a) "ATP" en letras latinas, seguidas de "Autorizado para el transporte de mercancías perecederas".

b) "Autorización", seguido de un signo distintivo (utilizado en carreteras internacionales) del Estado en el que ha sido aprobado el acuerdo y de un número (cifras, letras, etc.) de referencia de éste.

c) "Vehículo", seguido de un número individual que permita identificar el vehículo considerado (puede tratarse del número de fabricación).

d) "Marca ATP", seguido de la marca de identificación.

e) "Válido hasta", seguido de la fecha (mes y año) en la que expira el permiso del vehículo considerado. Si esta validez de la homologación es renovada después de un test o de un control, la fecha de expiración siguiente puede ser añadida en la misma línea.

2. Las letras "ATP", así como las de la marca de identificación, deben tener, aproximadamente, 20 milímetros de altura. Las demás letras y cifras, no menos de 5 milímetros de alto.

a)	ATP	AUTORIZADO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS
b)		AUTORIZADO: [E - M-456789]*
c)		VEHICULO: [B -1234C]*
d)		IDENTIFICACION ATP: [RNA]*
e)		VALIDO HASTA: [11-1.985]*

* Las indicaciones entre corchetes son a título de ejemplo.

El apéndice 10 debe sustituirse por el siguiente:

Las siglas de identificación del vehículo destinado al transporte de mercancías perecederas señaladas en el apéndice 9 del presente anexo deberán estar formadas por letras mayúsculas en caracteres latinos de color azul marino sobre fondo blanco, la altura de las letras deberá ser de 100mm., por lo menos.

Las siglas de identificación para cada tipo de vehículo serán las siguientes:

Vehículo	Sigla
Vehículo isotermo normal	IN
Vehículo isotermo reforzado	IR
Vehículo refrigerante normal de la clase A	RNA

Vehículo	Sigla
Vehículo refrigerante reforzado de la clase A	RRA
Vehículo refrigerante reforzado de la clase B	RRB
Vehículo refrigerante reforzado de la clase C	RRC
Vehículo refrigerante normal de la clase D	RND
Vehículo refrigerante reforzado de la clase D	RRD
Vehículo frigorífico normal de la clase A	FNA
Vehículo frigorífico reforzado de la clase A	FRA
Vehículo frigorífico reforzado de la clase B	FRB
Vehículo frigorífico reforzado de la clase C	FRC
Vehículo frigorífico normal de la clase D	FND
Vehículo frigorífico reforzado de la clase D	FRD
Vehículo frigorífico reforzado de la clase E	FRE
Vehículo frigorífico reforzado de la clase F	FRF
Vehículo calorífico normal de la clase A	CNA
Vehículo calorífico reforzado de la clase A	CRA
Vehículo calorífico reforzado de la clase B	CRB

Si el vehículo está dotado con dispositivos térmicos amovibles o no autónomos, las siglas de identificación se completarán con la letra X.

Además de las siglas indicadas anteriormente se indicará debajo de la sigla o siglas la fecha de expiración de la validez del certificado expedido para el vehículo (mes, año).

MODELO:

RNA
5-1974

5 = mes (Mayo)

1974 = año

de expiración de la validez del certificado

El apéndice 11 debe sustituirse por el siguiente:

APENDICE 11

METODO PARA DETERMINAR SEPARADAMENTE LA POTENCIA FRIGORIFICA DE LAS MAQUINAS FRIGORIFICAS

1. Objeto del ensayo.- El ensayo tiene por objeto medir separadamente la potencia frigorífica útil de los grupos frigoríficos.

Las potencias obtenidas serán utilizadas para calcular la eficacia del vehículo especial de transporte en las condiciones que se indican en el párrafo 4.2.2.2. del presente anexo.

2. Documentación.- La petición de medición de potencia frigorífica de los grupos frigoríficos deberá ir acompañada de la documentación siguiente:

- Descripción general del grupo frigorífico y de sus mandos y accesorios.
- Manual de empleo
- Instrucciones de montaje.
- Planos de los circuitos de refrigeración y de los mandos y circuitos eléctricos.
- Descripción del sistema de desescarchado y de modos de operar del mismo.

Si el grupo frigorífico está accionado por el motor del vehículo, se facilitará una descripción precisa del sistema de acoplamiento y una indicación de la velocidad correcta de rotación del compresor, así como la velocidad de rotación mínima dada por el acoplamiento.

3. Preparación del ensayo.- El grupo frigorífico puede montarse sobre: i) una "caja calorimétrica" o bien ii) un vehículo de transporte. En el caso i) se medirá el coeficiente global de transmisión térmica a una temperatura media única de las paredes antes del ensayo de determinación de la potencia frigorífica. Se procederá a una corrección aritmética en función de la isoterminia de la caja calorimétrica para tener en cuenta las condiciones en las cuales se efectúa este ensayo.

En el caso ii), el coeficiente global de transmisión térmica se medirá a dos o más temperaturas medias de las paredes, antes del ensayo de potencia, si es posible. Una de las medidas se hará lo más cerca posible de la temperatura media de las paredes, en el ensayo de la potencia frigorífica, de forma que las curvas así obtenidas puedan extrapolarse a las condiciones de este ensayo. El coeficiente de transmisión térmica deberá obtenerse según el procedimiento establecido en el presente anexo. No obstante, será suficiente medir U directamente, estando definido el valor de este coeficiente, como:

$$U = \frac{W}{\theta_m}$$

en la que W es el calor en vatios liberado por el dispositivo de calefacción interno y los ventiladores y la diferencia entre la temperatura media interior y la temperatura media exterior.

La caja calorimétrica o el vehículo de transporte deberán colocarse en una cámara isoterma.

4. Procedimientos para medir la potencia frigorífica útil W_o de un grupo cuyo evaporador no está escarchado

4.1. Para cada equilibrio térmico, esta potencia es igual a la suma del flujo térmico $U \cdot \Delta\theta$, que traspasa las paredes del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte sobre el que está instalado el grupo frigorífico y de la potencia térmica medida W_i consumida en el interior de la caja por el dispositivo ventilado de calefacción eléctrica.

$$W_o = W_f + U \cdot \Delta\theta$$

4.2. El grupo frigorífico será montado, bien sobre un cajón calorimétrico, bien sobre un vehículo de transporte.

En cada caso, el coeficiente global de transmisión térmica se medirá a una temperatura media única de paredes antes del ensayo de determinación de la potencia frigorífica. Se procederá a una corrección aritmética de ésta isoterma, en base a la experiencia de las estaciones de ensayo, para tener en cuenta las temperaturas medias de paredes en cada equilibrio térmico, después de la medida de la potencia frigorífica. Es preferible utilizar un cajón calorimétrico para obtener el máximo de precisión.

Para los métodos y procedimientos operativos, se tendrán en consideración las disposiciones de los puntos 2 a 4 anteriores. Sin embargo, basta medir U directamente, siendo definido el valor de este coeficiente por la relación siguiente:

$$U = \frac{W}{\Delta\theta_m}$$

donde W es la potencia térmica (en vatios) consumida por el dispositivo ventilado de calefacción interna.

$\Delta\theta_m$ es la diferencia entre la temperatura media interior θ_i y la temperatura media exterior θ_e .

U es la potencia térmica por grado de diferencia entre la temperatura del aire interior y exterior del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte cuando el grupo frigorífico está instalado.

El cajón calorimétrico o el vehículo de transporte están colocados en una cámara isoterma. Si se utiliza un cajón calorimétrico, $U \cdot \Delta\theta$ no debe representar más del 35% del flujo térmico total W_o .

4.3. El método siguiente puede utilizarse eventualmente tanto para las necesidades de referencia como para los ensayos de vehículos construidos en serie. Se trata aquí de medir la potencia frigorífica multiplicando el gasto másico de líquido frigorígeno (m) por la diferencia de entalpía entre el valor frigorígeno a la salida del vehículo (h_o) y el líquido a su entrada en el vehículo (h_i).

Para obtener la potencia frigorífica útil, hace falta aún deducir la potencia térmica producida por los ventiladores de circulación de aire interior (W_f). Es difícil determinar W_f si los ventiladores de circulación de aire interior son accionados por un motor exterior; en caso similar se recomienda el método de la entalpía. Cuando los ventiladores son accionados por motores eléctricos situados en el interior del vehículo, la medición de la potencia eléctrica está asegurada por aparatos apropiados que tengan una precisión de $\pm 3\%$.

El balance térmico viene dado por la relación:

$$W_o = (h_o - h_i)m - W_f$$

Métodos apropiados están descritos en las normas ISO 971, BS 3122, DIN, NEN, etc. Un dispositivo de calefacción eléctrica será colocado en el interior del vehículo para asegurar el equilibrio térmico.

4.4. Instrumentos de medida a utilizar

Las estaciones de ensayo deberán disponer de materiales e instrumentos de medida para determinar el coeficiente U con una precisión de $\pm 5\%$. Las transferencias térmicas debidas a las fugas de aire no deberán exceder en un 5% de las transferencias térmicas totales a través de las paredes del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte. El consumo de fluido frigorígeno se determinará con una precisión de $\pm 10\%$.

Los instrumentos a instalar en el cajón calorimétrico o el vehículo de transporte serán conforme a las disposiciones de los párrafos 3 y 4 anteriores. Se mediarán:

- a/ Las temperatura del aire:
- al menos 4 detectores, dispuestos de manera uniforme a la entrada del evaporador.
 - al menos 4 detectores, dispuestos de manera uniforme a la salida del evaporador.
 - al menos 4 detectores, dispuestos de manera uniforme a la entrada del condensador.

Los detectores de temperatura estarán protegidos contra la radiación.

- b/ Los consumos de energía:

Los instrumentos deberán permitir medir el consumo eléctrico y/o de combustible del grupo frigorífico.

- c/ Las velocidades de rotación:

Los instrumentos deberán permitir medir las velocidades de rotación de los compresores o de los ventiladores, o bien deducir estas velocidades por cálculo en el caso de que la medida directa es imposible.

- d/ Presiones: manómetros de alta precisión ($\pm 1\%$). Se conectarán al condensador, al evaporador y en la aspiración cuando el evaporador esté provisto de regulador de presión.

- e/ Cantidad de calor disipada por los dispositivos de calefacción interior, compuestos de resistencias eléctricas ventiladas, cuya densidad de flujo térmico no sea superior a $1W/cm^2$ y cuya protección esté asegurada por una envuelta de bajo poder emisivo.

4.5. Condiciones del ensayo.

- i/ En el exterior del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte: la temperatura del aire a la entrada del condensador se mantendrá a $30^\circ C \pm 0,5^\circ C$.

- ii/ En el interior del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte (a la entrada del aire en la unidad de enfriamiento): para tres niveles de temperaturas comprendidos entre $-25^\circ C$ y $12^\circ C$, según las prestaciones del dispositivo de producción de frío, realizándose uno de ellos a la temperatura de la clase mínima pedida por el constructor con una tolerancia de $\pm 1^\circ C$.

Las temperaturas medias interiores se mantendrán con una tolerancia de $\pm 0,5^\circ C$. La potencia térmica consumida en el interior del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte se mantendrá a un valor constante con una tolerancia de $\pm 1\%$ para la unidad de la potencia frigorífica.

4.6. Modo operativo

El ensayo comprende dos partes principales, una fase de enfriamiento y después la medida de la potencia frigorífica útil a tres niveles de temperatura crecientes.

- a/ Fase de enfriamiento: la temperatura inicial del cajón calorimétrico o del vehículo de transporte no debe tener fluctuaciones de $\pm 3^\circ C$ en relación con la temperatura ambiente prescrita, después deberá bajarse dicha temperatura a $-25^\circ C$. (o a la clase de temperatura mínima).

- b/ Medida de la potencia frigorífica útil a cada nivel de temperatura interior.

Se efectuará un primer ensayo, durante al menos cuatro horas a cada nivel de temperatura, con el termostato del grupo en funcionamiento, para estabilizar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.

Un segundo ensayo se realizará sin funcionamiento del termostato del grupo, para determinar el régimen máximo del grupo frigorífico durante el cual la potencia térmica constante consumida en el dispositivo de calefacción interior permite mantener un equilibrio para cada nivel de temperatura interior.

- El segundo ensayo no debe durar menos de cuatro horas.

Antes de pasar a un nivel de temperatura diferente, se deberá realizar un desescarche manual.

Si el grupo frigorífico puede ser alimentado por distintas fuentes de energía, el ensayo se repetirá para cada una de ellas.

Si el compresor frigorífico es accionado por el desplazamiento del vehículo, se efectuará el ensayo a las velocidades mínima y nominal de rotación del compresor indicadas por el constructor.

Si el compresor frigorífico es accionado por el desplazamiento del vehículo, el ensayo se realizará a la velocidad nominal del compresor indicada por el constructor.

Se procederá de la misma manera en el caso de aplicación del método de la entalpía, midiéndose además la potencia térmica consumida por los ventiladores del evaporador a cada nivel de temperatura.

4.7. Precauciones a tomar

Estas medidas de potencia frigorífica útil son efectuadas sin hacer activar el termostato del grupo frigorífico, por tanto:

Si existe un sistema de derivación de los gases calientes, se vigilará que no funcione durante el ensayo.

Cuando se pueda realizar una regulación automática del grupo mediante descarga de los cilindros del compresor (para adaptar la potencia frigorífica del grupo a las posibilidades del motor de arranque de éste), el ensayo se realizará precisando el número de cilindros en servicio para cada nivel de temperatura.

4.8. Control

Convendría verificar indicando el modo operativo en el acta de ensayo:

i/. que los dispositivos de desescarche y de regulación termostática no presentan defecto de funcionamiento.

ii/. que la tasa de circulación de aire es la indicada por el fabricante.

iii/. que el fluido frigorígeno empleado en el ensayo es el especificado por el fabricante.

4.9. Acta de ensayos

Se expedirá un acta de ensayo conforme al modelo nº 10 que figura a continuación.

MODELO Nº 10

ACTA DE ENSAYOS

Establecida conforme a las disposiciones del acuerdo relativo a los transportes internacionales de mercancías perecederas y a los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP).

Acta nº

Determinación de la potencia frigorífica útil de un grupo frigorífico conforme al Apéndice 11 del presente anexo.

Estación experimental acreditada

Nombre:
 Dirección:
 Grupo frigorífico presentado por:

a/ Especificaciones técnicas del grupo

Fecha de construcción: Marca:
 Tipo: Nº de serie del tipo:

Clase 1/

Autónomo - No autónomo
 Movable - fijo
 Monobloque - elementos agrupados

Descripción:

Compresor: Marca: Tipo:
 Nº de cilindros: Cilindrada:
 Velocidad nominal de rotación: rpm

Forma de arranque 1/: Motor eléctrico, motor térmico, autónomo, motor del vehículo, con desplazamiento del vehículo.

Motor de arranque del compresor 1/, 2/:

Eléctrico:
 Marca: Tipo:
 Potencia KW para una velocidad de rotación rpm
 Tensión de alimentación Volt Frecuencia Hz

Térmico:

Marca: Tipo:
 Nº de cilindros: Cilindrada:
 Potencia KW para una velocidad de rotación rpm
 Carburante:

Hidráulico:

Marca: Tipo:
 Arranque:

Alternador:

Marca: Tipo:
 Velocidad de rotación:
 Nominal dada por el fabricante: rpm
 Mínima dada por el fabricante: rpm

Fluido frigorígeno:

Intercambiadores:

		Condensador	Evaporador
V E N T I L A D O R E S	Marca-tipo		
	Nº de tubos		
	Paso de aletas (mm)2/		
	Tubo: naturaleza y diámetro (mm)2/		
	Superficie de intercambio (m²)2/		
	Superficie frontal (m²)		
	Número		
	Nº de palas		
	Diámetro (mm)		
	Potencia nominal vatios 2/ ó 3/		
Caudal total nominal (m³/h)2/ para una presión de Pa			
Modo de arranque			

Válvula de expansión:

Marca: Modelo:
 Regulable 1/ No regulable 1/
 Dispositivo de desescarche:
 Dispositivo de automatización:

b/ Método de ensayo y resultados/

Método de ensayo 1/: por balance térmico/por el método de diferencia de entalpía,

En una caja calorimétrica de superficie media = m²
 Valor de la medida del coeficiente U con el grupo instalado: W/°C, a una temperatura media de paredes °C.

En el vehículo de transporte
 Valor de la medida del coeficiente U del vehículo de transporte equipado del grupo: W/°C, a una temperatura media de paredes °C.

Método empleado para la corrección del coeficiente U de la caja en función de la temperatura media de las paredes de estas:

Errores máximos de la determinación:
 del coeficiente U de la caja
 de la potencia frigorífica del grupo

c/ Controles:

Regulador de temperatura:
 exactitud consignada °C
 diferencial °C
 Funcionamiento del dispositivo de desescarche 1/:
 Satisfactorio/no satisfactorio

Caudal de aire impulsado del evaporador:
 valor medido:m/h.
 para una presión dePa
 Existencia de una posibilidad de producción de calor en el evaporador para las
 consignas del termostato comprendidas entre 0°C y +12°C: 1/
 Si : No

d/Observaciones:.....

Realizado en:El:

El responsable de los ensayos

- 1/ Táchese lo que no proceda
- 2/ Valor indicado por el fabricante
- 3/ Si llega el caso
- 4/ Solamente para el método de diferencia de entalpía.

RESULTADO DE LAS MEDIDAS Y RESULTADOS FRIGORIFICOS
 (Temperatura media del aire en el condensador °C)

Velocidad de rotación			Potencia de calefacc. interior ventilada	Caudal masa del fluido frigorígeno 4/	Entalpía de fluido frigoríf. a la entrada en el evaporador	Entalpía de fluido frigoríf. a la salida del evaporador
de los ventiladores	de los alternadores	de los compresores				
t/min	t/min	t/min	W	kg/sec.	J/Kg	J/Kg

Potencia absorbida por los ventiladores del frigorígeno	Consumo eléctrico y de combustible	Temperatura	Temperatura interior		Potencia frigorífica útil
			Media	a la entrada del evaporador	
W	W o l/h	°C	°C	°C	W

Lo que comunico a V.I. para su conocimiento y efectos.- Madrid, 6 de Julio de 1993.- EL
 MINISTRO DE INDUSTRIA COMERCIO Y TURISMO.- Fdo: José Claudio Aranzadi Martínez.- Itma.
 Sra: Directora General de Política Tecnológica.

MINISTERIO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO

18951 REAL DECRETO 1079/1993, de 2 de julio, por el que se regula la remisión de las sanciones administrativas en materia de drogas.

El capítulo IV de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre protección de la Seguridad Ciudadana, establece un régimen sancionador que asegura el cumplimiento de las finalidades de la propia Ley y de las correspondientes garantías constitucionales. En la tipificación de infracciones que realiza, y, específicamente, entre las graves, incluye el consumo en lugares públicos y la tenencia ilícita de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, así como el abandono en dichos lugares de los útiles o instrumentos utilizados para su consumo (artículo 25.1).

Paralelamente, y atendiendo al fin resocializador y no exclusivamente retributivo y preventivo de la sanción, el artículo 25, apartado 2, de dicha Ley prevé la posibilidad de suspender tales sanciones, en los casos en que el infractor se someta a un tratamiento de deshabitación en un centro o servicio debidamente acreditado (artículo 25.2).

Con el presente Real Decreto, dando cumplimiento al mandato de determinación reglamentaria que contiene, se desarrolla el artículo 25.2 de la Ley Orgánica 1/1992, regulando el procedimiento de suspensión de sanciones en los casos de infracciones tipificadas en el apartado 1 de dicho artículo.

Atendiendo al fin rehabilitador de toxicómanos propugnado por la normativa vigente y los convenios internacionales en materia de drogas y estupefacientes, la suspensión de sanciones, que será de aplicación a quienes sean consumidores habituales de dichas drogas o sustancias, podrá llegar a la remisión total y definitiva de tales sanciones, en los casos en que el infractor lleve a cabo satisfactoriamente su tratamiento de deshabitación, en la forma y con las condiciones que se establecen en este Real Decreto.

En su virtud, a propuesta de los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo, previa aprobación del Ministro para las Administraciones Públicas, oído el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de julio de 1993,

DISPONGO:

Artículo 1. Disposiciones generales.

1. Es objeto del presente Real Decreto el régimen general de la suspensión de sanciones, prevista en el artículo 25.2 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre protección de la Seguridad Ciudadana, y especialmente la regulación del procedimiento de suspensión, así como la del seguimiento de los tratamientos de deshabitación de los consumidores de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refiere dicho artículo.

2. El procedimiento de suspensión de sanciones que se regula en el presente Real Decreto será de aplicación a los infractores que puedan ser considerados consumidores frecuentes o habituales de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

3. La autoridad competente para incoar y resolver los expedientes dirigidos a una eventual suspensión de