

MINISTERIO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL	PAGINA	PAGINA
Orden de 25 de marzo de 1978 por la que se dispone el cese de don Gerardo Harguindey Banet como Vicesecretario general del Instituto Social de la Marina.	21121	21138
Orden de 28 de agosto de 1978 por la que se dispone el nombramiento de don Jaime Altozano Moraleda como Vicesecretario general del Instituto Social de la Marina.	21122	21138
Orden de 28 de agosto de 1978 por la que se dispone el nombramiento de don José Bruno Otero Deus como Vicesecretario de Asistencia y Promoción del Instituto Social de la Marina.	21122	21138
Orden de 31 de agosto de 1978 por la que se da nueva redacción al apartado B) del artículo 3.º de la Orden de 29 de septiembre de 1976 por la que se dispuso la disolución de la Mutualidad Laboral del Servicio de Pompas Fúnebres de Barcelona y la integración de su colectivo en la Mutualidad Laboral de Transportes.	21172	21138
Orden de 2 de septiembre de 1978 por la que se establece el sistema de indicadores del rendimiento de los centros hospitalarios afectados por lo previsto en el Real Decreto 2061/1978.	21118	21139
Orden de 4 de septiembre de 1978 por la que se actualiza el canon por tonelada manipulada por los estibadores portuarios en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.	21120	21139
ADMINISTRACION LOCAL		
Resolución de la Diputación Provincial de Santander referente a la oposición para cubrir en propiedad tres plazas de Capataces Camineros vacantes en la plantilla de esta Diputación.	21136	21140
Resolución de la Diputación Provincial de Santander referente a la oposición para cubrir en propiedad una plaza de Conductor-Mecánico vacante en la plantilla de funcionarios de esta Diputación.	21136	21140
Resolución de la Diputación Provincial de Santander referente a la oposición para cubrir en propiedad 10 plazas de Operarios Camineros vacantes en la plantilla de funcionarios de esta Diputación.	21136	21140
Resolución de la Diputación Provincial de Santander referente a la oposición para cubrir en propiedad dos plazas de Vigilantes del Museo Marítimo vacantes en la plantilla de funcionarios de esta Corporación.	21137	21140
Resolución del Ayuntamiento de Eibar referente a la oposición para proveer una plaza de Técnico de Administración General.	21137	21140
Resolución del Ayuntamiento de Las Rozas, de Madrid, referente a la oposición libre convocada para proveer en propiedad dos plazas de Auxiliares de Administración General.	21137	21140
Resolución del Ayuntamiento de Málaga referente a la oposición para proveer una plaza de Aparejador o Arquitecto Técnico.	21138	21138
Resolución del Ayuntamiento de Málaga referente a la oposición para proveer dos plazas de Técnicos de grado medio de Administración Especial.	21138	21138
Resolución del Ayuntamiento de Málaga referente a la oposición para proveer dos plazas de Técnicos de grado medio de Administración Especial.	21138	21138
Resolución del Ayuntamiento de Málaga referente a la oposición para proveer una plaza de Técnico de Grado Medio de Administración Especial.	21138	21138
Resolución del Ayuntamiento de Málaga referente a la oposición libre para la provisión en propiedad de seis plazas de Auxiliares de Administración General de esta Corporación.	21138	21138
Resolución del Ayuntamiento de Melilla referente al concurso-oposición para provisión en propiedad de dos plazas vacantes de Bomberos del Servicio de Incendios más las que vaquen hasta el momento de dar comienzo el primer ejercicio.	21139	21139
Resolución del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife referente a la oposición restringida convocada para proveer dos plazas de Técnicos de Administración General al amparo del Real Decreto 1409/1977, de 2 de junio.	21139	21139
Resolución de la Corporación Administrativa «Gran Bilbao» referente a la convocatoria para la oposición restringida para la provisión, en propiedad, de una plaza en el grupo de Administración Especial, subgrupo de Técnicos, clase Técnicos Medios, especialidad Informática, Analista de Sistemas.	21140	21140
Resolución de la Corporación Administrativa «Gran Bilbao» referente a la convocatoria para la oposición restringida para la provisión, en propiedad, de una plaza en el grupo de Administración Especial, subgrupo de Técnicos, clase Técnicos Superiores, especialidad Economista.	21140	21140
Resolución de la Mancomunidad Municipal del Alto Deba referente al concurso-oposición para cubrir en propiedad una plaza de funcionario de carrera del grupo de Administración Especial, Gerente-Inspector general de Servicios.	21140	21140
Resolución de la Mancomunidad Municipal de Servicios del Alto Deba referente al concurso-oposición para cubrir en propiedad una plaza de funcionario de carrera del grupo de Administración Especial, Ingeniero Agrónomo.	21140	21140
Resolución de la Mancomunidad Municipal de Servicios del Alto Deba referente al concurso-oposición para cubrir en propiedad una plaza de funcionario de carrera del grupo de Administración Especial, Letrado-Asesor.	21140	21140

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

23226

REGLAMENTO número 36 anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de piezas y equipos para vehículos automóviles.

REGLAMENTO NUMERO 36 ANEJO AL ACUERDO DE GINEBRA 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 de motor.

Reglamento número 36 sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte público de personas.

1. CAMPO DE APLICACION

El presente Reglamento se aplica a los vehículos no articulados y a los articulados de un solo piso, concebidos y construidos para el transporte de personas, que tengan una capacidad de más de dieciséis plazas sentadas o de pie, no incluido el conductor.

2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento, se entiende:

2.1. Por «vehículo», el concebido y equipado para el transporte público de más de ocho viajeros. Existen tres clases de vehículos: la clase I, autobuses; la clase II, autocares interurbanos, y la clase III, autocares de turismo de largo recorrido.

Un mismo vehículo puede estar comprendido en más de una clase, y en este caso puede homologarse para cada una de las clases a que corresponda.

2.1.1. Por «autobús» (clase I), un vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.

2.1.2. Por «autocar interurbano» (clase II), un vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; éstos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos, en el pasillo de circulación.

2.1.3. Por «autocar de largo recorrido» (clase III), un vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegure la comodidad de los viajeros sentados y no transportan viajeros de pie.

2.1.4. Por «autobús articulado», un vehículo de las clases I, II o III, compuesto por dos vehículos rígidos unidos entre ellos por una sección articulada. En este tipo de vehículo, los compartimientos de viajeros situados en cada uno de los dos vehículos rígidos comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de viajeros entre los dos vehículos rígidos.

2.2. Por «tipo de vehículo», los vehículos que no presenten entre sí diferencias esenciales en lo que se refiere a las características de construcción especificadas en el presente Reglamento.

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

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

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

2.6. Por «puerta de socorro», una puerta distinta de las de servicio, destinada a ser utilizada como salida por los viajeros, únicamente en circunstancias excepcionales y en particular en casos de peligro.

2.7. Por «ventana de socorro», una ventana, no necesariamente acristalada, destinada a ser utilizada como salida por los viajeros únicamente en casos de peligro.

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

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

2.10. Por «salida de socorro», una puerta de socorro, una ventana de socorro o una trampa de evacuación.

2.11. Por «salida», las puertas de servicio o las salidas de socorro.

2.12. Por «piso», la parte de la carrocería sobre la cual van los viajeros de pie y en la que reposan los pies de los viajeros sentados y los del conductor, así como los soportes de los asientos.

2.13. Por «pasillo», el espacio que permite a los viajeros acceder a cualquier asiento o fila de asientos o a cualquier paso de acceso que sirva a una puerta de servicio cualquiera, a partir de cualquier asiento o de cualquier fila de asientos. El pasillo no comprende el espacio que hay delante de un asiento o de una fila de asientos hasta una profundidad de 30 centímetros, el cual está destinado para los pies de los viajeros sentados; no comprende tampoco los peldaños ni el espacio situado delante de un asiento o de una fila de asientos, destinado exclusivamente a los viajeros que ocupan aquel asiento o aquella fila de asientos.

2.14. Por «habitáculo del conductor», el espacio destinado exclusivamente al conductor y en el que se encuentran el volante de dirección, los mandos, los instrumentos y otros dispositivos necesarios para la conducción del vehículo.

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

2.16. Por «peso máximo técnico», el peso máximo técnicamente admisible declarado por el constructor del vehículo y re-

conocido por la Administración que conceda la homologación. (Este peso puede ser superior al «peso máximo autorizado» a fijar por las Administraciones nacionales.)

3. SOLICITUD DE HOMOLOGACION

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

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

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

3.2.2. Dibujos del vehículo y de su acondicionamiento interior; y

3.2.3. Datos:

3.2.3.1. Peso máximo técnico (PT) (kgf).

3.2.3.2. Peso máximo técnico por cada eje (kgf).

3.2.3.3. Peso en vacío en orden de marcha del vehículo, aumentado en 75 kgf. por el peso del conductor (PV) (kgf).

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

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

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

3.2.7. Proyección horizontal de la superficie destinada a los viajeros sentados y de pie (S₀) (m²).

3.2.8. Proyección horizontal de la superficie total destinada a los viajeros de pie (S₁) (m²), calculada conforme a las prescripciones del párrafo 5.2.

3.2.9. Número de plazas sentadas (A).

3.2.10. Número total de viajeros previsto (N).

3.3. Un vehículo representativo del tipo a homologar debe presentarse al servicio técnico encargado de los ensayos de homologación.

4. HOMOLOGACION

4.1. Se concede la homologación para un tipo de vehículo cuando el presentado a homologación, en aplicación del Reglamento, cumple las prescripciones del párrafo 5 que más adelante se indican.

4.2. Cada homologación implica la asignación de un número de homologación. Una Parte contratante no puede asignar este mismo número a otro tipo de vehículo, como se indica en el párrafo 2.2 anterior.

4.3. La homologación o la denegación de homologación de un tipo de vehículo, en aplicación del presente Reglamento, se comunicará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento por medio de una ficha conforme al modelo del anexo 1 del Reglamento y de dibujos adecuados de la estructura del vehículo (suministrados por el solicitante de la homologación) al formato máximo A4 (210 × 297 mm.) o doblados a este formato y a escala adecuada.

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

4.4.1. Una marca internacional de homologación compuesta:

4.4.1.1. De un círculo en cuyo interior se sitúa 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; 14, para Suiza; 15, para la República Democrática Alemana; y 16, para Noruega; los números siguientes se atribuirán a los otros países según el 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; los números así asignados se comunicarán por el Secretario general de la Organización de las Naciones Unidas a las Partes contratantes del Acuerdo.

4.4.1.2. Del número del presente Reglamento situado a la derecha del círculo previsto en el párrafo 4.4.1.1.

4.4.2. Un símbolo adicional separado del número del presente Reglamento por una línea vertical y constituido por el número romano correspondiente a la (o a las) clase(s) en la cual (las cuales) el vehículo ha sido homologado.

4.5. Si el vehículo es conforme con un tipo 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 4.4.1.1 no debe repetirse; en este caso, los números y símbolos de todos los Reglamentos en cuya aplicación se haya concedido la homologación en el país que también la haya concedido en aplicación del presente Reglamento deben ser ordenados en columnas verticales a la derecha del símbolo previsto en el párrafo 4.4.1.1.

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 fijada por el constructor que da las características del vehículo o en esta misma placa.

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

5. ESPECIFICACIONES

5.1. Condiciones de carga.

5.1.1. La carga debe repartirse de tal forma que con el vehículo parado en pavimento horizontal el eje (o los ejes) delantero(s) soporte(n) al menos:

5.1.1.1. 25 por 100 del peso del vehículo en vacío en orden de marcha, aumentado en 75 kgf. colocados en el asiento del conductor, pudiendo ser dicho valor del 20 por 100 en el caso de vehículos que pertenezcan a la clase I.

5.1.1.2. 25 por 100 del peso total del vehículo cuando esté cargado con su peso máximo, con un peso Q sobre cada asiento, un número de pesos Q correspondiente al número de viajeros de pie repartido uniformemente en la superficie S₁, un peso igual a B repartido normalmente en los departamentos de equipajes y, en su caso, un peso igual a 8X, repartido normalmente en la superficie del techo destinada al transporte de equipajes.

5.1.2. Los valores de Q para las diferentes clases de vehículos se indican en el párrafo 5.3.

5.1.3. B (kgf) debe ser igual, al menos, en valor numérico, a 100 V (m³).

5.1.4. BX debe corresponder a una presión mínima de 75 kg/m² en toda la superficie del techo destinada para el transporte de los equipajes.

5.2. Superficie disponible para los viajeros.

5.2.1. La superficie total S₀ disponible para los viajeros se determina deduciendo de la superficie total del piso del vehículo:

5.2.1.1. La superficie del habitáculo del conductor.

5.2.1.2. La superficie de los peldaños.

5.2.1.3. La superficie de cualquier parte en la que su distancia al techo sea inferior a 90 centímetros por encima de un plano horizontal tangente al punto más alto del cojín no comprimido de un asiento; y para toda la superficie del asiento, la de cualquier parte en la que su distancia al techo con relación al piso sobre el que se apoyan los pies del pasajero sentado sea inferior a 135 centímetros.

5.2.1.4. En un vehículo articulado, la superficie de cualquier parte de la sección articulada cuyo acceso esté prohibido por quitamiedos y/o mamparos.

5.2.2. La superficie S₁ disponible para los viajeros de pie (solamente en el caso de los vehículos de las clases I y II en los cuales se permite el transporte de viajeros de pie) se determina deduciendo de S₀:

5.2.2.1. Para los vehículos de la clase I:

5.2.2.1.1. La superficie de cualquier parte, fuera del pasillo, en la que el piso no sea una superficie plana que tenga una pendiente inferior al 6 por 100; o al 8 por 100 en el caso de las zonas previstas en el párrafo 5.7.6.1.

5.2.2.1.2. La superficie de cualquier parte no accesible a un viajero de pie cuando todos los asientos estén ocupados.

5.2.2.1.3. La superficie de cualquier parte en la que su altura libre por encima del suelo sea inferior a 190 centímetros, o inferior a 180 centímetros para la parte del pasillo situada por encima y por detrás del eje trasero y las partes con aquélla relacionadas (no se tendrán en cuenta a estos efectos los asideros o cintas de sujeción).

5.2.2.1.4. La superficie que se extiende por delante de un plano vertical que pasa por el centro de la superficie del cojín del asiento del conductor (en su posición más retrasada) y por el centro del retrovisor exterior situado en el lado opuesto del vehículo, y

5.2.2.2. Para los vehículos de la clase II, la superficie de cualquier parte no situada en los pasillos.

5.3. Número de plazas.

5.3.1. Conforme a las prescripciones del párrafo 5.7.8 debe preverse en el vehículo un número (A) de plazas sentadas igual, al menos, al número de metros cuadrados de superficie S₀ redondeado a la unidad más próxima.

5.3.2. El número total de plazas (N) no debe ser superior a ninguno de los dos números N₁ y N₂ calculados como sigue:

$$N_1 = \frac{PT - PV - 100 Q - 75 VX}{Q}$$

$$N_2 = A + \frac{S_1}{S_{sp}}$$

Los valores de Q y de S_{sp} para cada clase de vehículos son los siguientes:

Clase	Q (kgf) peso de un viajero	S _{sp} (m ² /viajero) espacio necesario para viajero de pie
Clase I **	68	0,125
Clase II	71 *	0,15
Clase III	71 *	No viajeros de pie

* Comprendido un bulto de mano de tres kilogramos.

** Si un vehículo de las clases II o III es homologado para la clase I, no se tendrá en cuenta el peso de los equipajes transportados en los departamentos accesibles solamente desde el exterior.

5.4. Resistencia de la superestructura.

Por cálculo o por otro método adecuado deberá establecerse que la estructura del vehículo es bastante sólida para soportar una carga estática uniformemente repartida sobre su techo, igual al peso máximo técnico (PT) del vehículo, hasta un máximo de 10 toneladas.

5.5. Prevención de los riesgos de incendio.

5.5.1. Compartimiento motor.

5.5.1.1. En el compartimiento motor no debe utilizarse ningún material de insonorización inflamable o susceptible de impregnarse de carburante o de lubricante, salvo si aquél está recubierto de un revestimiento impermeable.

5.5.1.2. Debe evitarse, en tanto sea posible, que pueda acumularse carburante o aceite en una parte cualquiera del compartimiento motor, sea dando a éste la conformación adecuada o bien disponiéndose de orificios de evacuación.

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

5.5.2. Orificios de llenado de los depósitos de carburante.

5.5.2.1. Los orificios de llenado de los depósitos de carburante no deben ser accesibles más que desde el exterior del vehículo.

5.5.2.2. Los orificios de llenado de los depósitos de carburante no deben encontrarse a menos de 50 centímetros de una puerta si el depósito está destinado a contener gasolina ni a menos de 25 centímetros cuando está destinado a contener carburante diésel; tampoco deben estar situados en el compartimiento de viajeros.

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

5.5.2.4. Si el orificio de llenado está situado en las partes laterales del vehículo, el tapón, en posición de cerrado, no debe formar saliente con relación a las superficies adyacentes de la carrocería.

5.5.2.5. Los tapones de los orificios de llenado de los depósitos de carburante deben estar concebidos y contruidos de manera que no puedan abrirse accidentalmente.

5.5.3. Depósitos de carburante.

5.5.3.1. Todos los depósitos de carburante del vehículo deben disponerse de manera que queden protegidos por el bastidor en caso de colisión frontal. Ninguna parte de un depósito de carburante debe encontrarse a menos de 60 centímetros de la parte delantera del vehículo.

5.5.3.2. Ninguna parte de los depósitos de carburante debe sobresalir de la anchura total de la carrocería.

5.5.3.3. Todos los depósitos deben someterse a una prueba hidráulica de presión, a realizar en un elemento aislado completo, con su tubo de llenado, gollete y tapón de serie. El depósito se llenará completamente de agua. Después de suprimirse toda comunicación con el exterior, se elevará progresivamente la presión por el tubo de llegada del carburante al motor, hasta que se alcance la presión relativa de 0,3 kg/cm², que se mantendrá durante un minuto. Durante este tiempo, no deberán producirse ni fisuras ni fugas; sin embargo, podrán producirse deformaciones permanentes.

5.5.4. Sistemas de alimentación de carburantes.

5.5.4.1. En el habitáculo del conductor y en el compartimiento de viajeros no debe colocarse ningún aparato que sirva para la alimentación del carburante.

5.5.4.2. Las canalizaciones de carburante y cualesquiera otras partes del sistema de alimentación de carburante deben disponerse de tal forma que queden protegidas, en tanto sea posible razonablemente.

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

5.5.4.4. Las uniones de los tubos flexibles a las partes rígidas del sistema de alimentación de carburante deben concebirse y construirse de forma que permanezcan estancas en las diversas condiciones de utilización del vehículo, pese al envejecimiento y a las torsiones, flexiones o vibraciones de la estructura del vehículo o del grupo motor.

5.5.4.5. El carburante procedente de fugas de una parte cualquiera del sistema debe poder derramarse libremente en la calzada, pero nunca sobre el dispositivo de escape.

5.5.6. Mando central de seguridad.

5.5.5.1. Debe preverse, al alcance inmediato del conductor sentado en su asiento, un mando central de seguridad que, cuando sea accionado, sirva simultáneamente para:

5.5.5.1.1. Parar rápidamente el motor.

5.5.5.1.2. Accionar un grifo de alimentación de carburante montado en el tubo y lo más cerca posible del depósito.

5.5.5.1.3. Hacer funcionar un cortabatería montado lo más cerca posible de las baterías y capaz de aislar una de las bornas de la batería, por lo menos.

5.5.5.1.4. Conectar automáticamente las luces de alarma del vehículo.

5.5.5.2. El mando central de seguridad debe identificarse perfectamente, indicándose claramente su modo de empleo.

5.5.5.3. Además del mando central de seguridad y para las funciones previstas en el párrafo 5.5.5.1 podrán preverse mandos separados a condición de que éstos no dificulten, en caso de urgencia, el funcionamiento del mando central de seguridad.

5.5.6. Circuitos eléctricos.

5.5.6.1. Todos los cables deben estar bien aislados y protegidos para resistir la temperatura y la humedad a las que están expuestos, particularmente en el compartimiento motor.

5.5.6.2. Ningún cable utilizado en los circuitos eléctricos debe transmitir corriente de intensidad superior a la admisible para aquel cable, habida cuenta de su forma de montaje y de la temperatura ambiente máxima.

5.5.6.3. Todo circuito eléctrico que alimente aparato distinto del motor de arranque, del circuito de encendido (encendido por chispa) de las bujías de precalentamiento, del dispositivo de pare del motor, del circuito de carga y de la batería debe llevar un fusible o un cortacircuito. Sin embargo, los circuitos que alimenten aparatos de débil consumo pueden protegerse por un fusible o un cortacircuitos común, a reserva de que su intensidad no pase de 16 A.

5.5.6.4. Todos los cables deben estar bien protegidos y fijados sólidamente de tal forma que no puedan ser dañados por corte, abrasión o roce.

5.5.7. Baterías.

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

5.5.7.2. El alojamiento de la batería debe estar separado del compartimiento de viajeros y ventilado por el aire exterior.

5.5.8. Extintores de incendio y botiquín de primeros auxilios.

5.5.8.1. Deben preverse emplazamientos para uno o varios extintores, de los que uno debe estar situado en las proximidades del asiento del conductor. El emplazamiento reservado a cada extintor no debe tener dimensiones inferiores a 600 mm. X 200 mm. X 200 mm.

5.5.8.2. Deben preverse emplazamientos para uno o varios botiquines de primeros auxilios. El emplazamiento reservado para cada botiquín no debe tener dimensiones inferiores a 360 mm. X 200 mm. X 100 mm.

5.5.9. Materiales.

La presencia de materiales inflamables a menos de 10 centímetros del tubo de escape no está permitida si dichos materiales no están protegidos eficazmente.

5.6. Salidas.

5.6.1. Número.

5.6.1.1. Vehículos de la clase I.

El número mínimo de puertas de servicio debe ser el siguiente:

Número de viajeros *	Número de puertas de servicio
16 - 60	2
61 - 95	3
Más de 95	4

5.6.1.2. Vehículos de las clases II y III.

Todo vehículo perteneciente a una de estas clases debe tener dos puertas como mínimo: una puerta de servicio y una puerta de socorro o bien dos puertas de servicio.

5.6.1.3. Vehículos de todas las clases.

A efectos de la presente norma, las puertas de servicio equipadas con sistema de servomando no se considerarán como salidas más que en el caso en que puedan ser abiertas fácilmente a mano una vez accionado, en caso de necesidad, el mando previsto en el párrafo 5.6.4.1.1.

5.6.1.4. El número mínimo de salidas de socorro debe ser tal que el número total de salidas, no comprendidas las trampillas de evacuación, sea el siguiente:

Número de viajeros *	Número de salidas
16 - 22	3
23 - 35	4
Más de 35	5

* No comprendido el conductor.

5.6.1.5. En el caso de vehículos articulados, cada uno de los vehículos rígidos se considerará como vehículo separado a efectos del cálculo del número mínimo de salidas a prever. Se determinará el número de viajeros para cada una de las secciones situadas delante y detrás del plano de articulación.

5.6.1.6. Si el habitáculo del conductor no comunica con el interior del vehículo, debe haber dos salidas que no estén en la misma pared lateral; si una de dichas salidas es una ventana, debe cumplir las prescripciones enunciadas en el párrafo 5.6.4.3 para las ventanas de socorro.

5.6.1.7. Una doble puerta de servicio contará como dos puertas, y una ventana doble, como dos ventanas de socorro.

5.6.1.8. Además de las puertas y ventanas de socorro, podrán exigirse trampillas de evacuación en el techo. En este caso, el número mínimo de trampillas deberá ser el siguiente:

Número de viajeros *	Número de trampillas
- 50 ó menos	1
Más de 50	2

5.6.2. Emplazamiento de las salidas.

5.6.2.1. Las puertas de servicio deben estar situadas en el lado próximo al borde de la calzada ** y una de ellas, como mínimo, debe estar situada en la mitad delantera del vehículo.

5.6.2.2. Cuando las dos puertas previstas en el párrafo 5.6.1.2 estén situadas en un mismo lado del vehículo, debe existir un número igual de salidas de socorro en el lado opuesto.

5.6.2.3. Las salidas deben situarse de tal manera que su número sea sensiblemente igual en cada lado del vehículo.

5.6.2.4. Las salidas situadas en un mismo lado del vehículo deben estar regularmente repartidas en su longitud.

5.6.2.5. Está permitido disponer una puerta en la pared posterior del vehículo a condición de que no se trate de una puerta de servicio.

5.6.2.6. Si el vehículo tiene trampillas de evacuación, deben disponerse como sigue: si no hay nada más que una sola trampilla, debe estar situada en la parte mediana del techo; si hay dos trampillas, deben estar distantes una de otra dos metros como mínimo.

5.6.3. Dimensiones mínimas.

5.6.3.1. Los diferentes tipos de salidas deberán tener las dimensiones mínimas siguientes:

Puerta de servicio	Abertura	Altura (cm)	Clase I	Clase II	Clase III	Observaciones
		Anchura (cm)	180	165		
Puerta de socorro		Altura (cm)	Puerta simple: 65			Esta dimensión puede reducirse en 10 centímetros si la medida se hace a la altura de las manetas.
		Anchura (cm)	Puerta doble: 120			
Ventana de socorro	Superficie (cm ²)	Altura (cm)	125			Por la abertura debe poder pasar un rectángulo de 50 centímetros de altura y de 70 centímetros de anchura.
		Anchura (cm)	55			
Trampilla de evacuación	Abertura	Superf. (cm ²)	4.000			Por la abertura debe poder pasar un rectángulo de 50 x 70 centímetros.
		Anchura (cm)	50			
		Longitud (cm)	50			

5.6.4. Exigencias técnicas.

5.6.4.1. Puertas de servicio.

5.6.4.1.1. Para cualquier puerta de servicio con mando a distancia deben preverse dos mandos, uno situado en el interior del vehículo y en las proximidades de la puerta afectada y el otro en el exterior del vehículo, en la proximidad de la misma puerta y en un alojamiento embutido.

5.6.4.1.2. Las puertas de servicio deben poder ser abiertas fácilmente desde el interior y desde el exterior del vehículo.

5.6.4.1.3. El mando o el dispositivo de apertura de la puerta desde el exterior no debe estar a más de 180 centímetros del suelo cuando el vehículo esté estacionado y en vacío sobre un suelo horizontal.

5.6.4.1.4. Las puertas con bisagras de una sola pieza deben abrirse de atrás hacia delante.

5.6.4.1.5. Si las puertas están equipadas con cerradura provista de cierre por golpe de la puerta, dichas cerraduras deben ser del tipo con dos posiciones de enclavamiento.

5.6.4.1.6. En la parte interior de la puerta no debe haber ningún dispositivo rebatible sobre los peldaños interiores cuando la puerta está cerrada.

5.6.4.1.7. Si la visibilidad directa no es suficiente, deben instalarse dispositivos ópticos que permitan al conductor ver claramente desde su asiento los alrededores inmediatos de cada puerta de servicio por el interior y por el exterior.

5.6.4.2. Puertas de socorro.

5.6.4.2.1. Las puertas de socorro deben poder ser abiertas fácilmente desde el interior y desde el exterior. Sin embargo, esta prescripción no debe interpretarse en el sentido de que se excluye la posibilidad de enclavar la puerta desde el exterior a reserva de que la misma pueda siempre ser abierta desde el interior por medio del sistema normal de apertura.

* No comprendido el conductor.

5.6.4.2.2. Las puertas de socorro no deben ser nunca de tipo servo-asistido o de tipo deslizante.

5.6.4.2.3. La empuñadura exterior de las puertas de socorro no debe estar a más de 180 centímetros del suelo.

5.6.4.2.4. Las puertas de socorro deben abrirse desde atrás hacia delante. Dichas puertas pueden llevar cintas, cadenas o cualquier otro dispositivo de retención, en tanto que éstos no les impidan abrirse y quedar abiertas a 100° como mínimo.

5.6.4.2.5. Las puertas de socorro deben abrirse hacia el exterior y estar construidas de tal manera que ofrezcan poca riesgo de bloquearse, aun cuando la carrocería del vehículo se haya deformado por un choque.

5.6.4.2.6. Si la puerta de servicio del conductor no es fácilmente accesible, particularmente si es necesario deslizarse entre el volante y el asiento del conductor para acceder a ella, no debe ser considerada como puerta de socorro.

5.6.4.3. Ventanas de socorro.

5.6.4.3.1. Toda ventana de socorro debe estar equipada de un sistema de apertura considerado satisfactorio por la Autoridad competente o bien debe poder ser maniobrada fácilmente e instantáneamente desde el interior y desde el exterior del vehículo por un dispositivo aceptado por aquella Autoridad o bien debe ser de vidrio de seguridad de fácil rotura***.

5.6.4.3.2. Si la ventana de socorro es de tipo basculante con bisagras, su mantenimiento en posición abierta debe asegurarse con un dispositivo adecuado.

5.6.4.3.3. La altura entre el borde inferior de una ventana de socorro y el piso situado inmediatamente debajo no debe

** El lado próximo al borde de la calzada depende del país en el que esté matriculado el vehículo para su explotación.

*** Esta disposición excluye la posibilidad de utilizar cristales de vidrio laminado o de materia plástica.

ser mayor de 100 centímetros ni menor de 50 centímetros. Sin embargo, dicha altura puede ser inferior a aquella cifra si la abertura de la puerta está provista de un dispositivo de protección, hasta una altura de 50 centímetros, para evitar que los viajeros puedan caer fuera del vehículo.

5.6.5. Inscripciones.

5.6.5.1. Toda salida de socorro debe estar señalizada con la inscripción «Salida de socorro» en el interior y en el exterior del vehículo.

5.6.5.2. Los mandos de socorro de las puertas de servicio y de todas las salidas de socorro, en el interior y en el exterior del vehículo, deben ser señalizados como tales por un símbolo representativo o por una inscripción de clara redacción.

5.6.5.3. En todo mando de una salida de socorro o en sus proximidades deben fijarse instrucciones claras sobre la manera de accionarlo.

5.6.5.4. La lengua en la que deben redactarse las inscripciones previstas en los párrafos 5.6.5.1 a 5.6.5.3 anteriores, se determinará por los servicios administrativos competentes del país en el que esté matriculado el vehículo.

5.7. Acondicionamiento interior.

5.7.1. Accesos a las puertas de servicio (ver figura 1 del anexo 3).

5.7.1.1. En los vehículos de la clase I, el espacio libre que se extiende desde la pared lateral en la que está instalada la puerta hasta 40 centímetros hacia el interior del vehículo debe permitir el paso libre de un panel rectangular vertical de 10 centímetros de espesor, 40 centímetros de anchura y 70 centímetros de altura por encima del piso al cual se superpone simétricamente un segundo panel de 55 centímetros de anchura y 110 centímetros de altura. El panel debe mantenerse paralelamente a la abertura de la puerta hasta que se alcance el primer peldaño, después de lo cual debe mantenerse perpendicularmente a la dirección de marcha probable de una persona que utilice el paso; cuando la línea mediana de este panel se encuentre a más de 40 centímetros del centro de la abertura de la puerta, la altura del panel rectangular superior debe llegar a 120 centímetros.

5.7.1.2. En los vehículos de la clase II, la altura del panel rectangular superior será de 95 centímetros.

5.7.1.3. En los vehículos de la clase III, la altura del panel superior será de 85 centímetros.

5.7.1.4. Este panel plano se mantiene en dicha posición cuando se encuentre a 40 centímetros como mínimo de la abertura de la puerta y tocando el suelo. Con ayuda del cilindro utilizado para comprobar el espacio de paso libre del pasillo, se comprobará si son suficientes las condiciones de acceso desde el plano vertical del panel hasta el pasillo.

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

5.7.1.6. En el caso de asientos plegables, este espacio debe determinarse obligatoriamente cuando el asiento está en posición de uso (asiento desplegado).

5.7.1.7. La pendiente máxima del piso en el paso de acceso no debe pasar del 3 por 100 cuando el vehículo esté estacionado y en vacío sobre un suelo plano y horizontal.

5.7.2. Accesos a las puertas de socorro (ver figura 2 del anexo 3).

5.7.2.1. El espacio libre comprendido entre el pasillo y la pared lateral en la que está situada la puerta debe permitir el paso libre de un cilindro vertical de 30 centímetros de diámetro y hasta una altura de 70 centímetros a partir del piso y sobre el que se dispone un segundo cilindro de 55 centímetros de diámetro, no debiendo ser inferior a 140 centímetros la altura total del conjunto.

5.7.2.2. La base del primer cilindro debe estar comprendida en el interior de la proyección del segundo cilindro.

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

5.7.3. Accesos a las ventanas de socorro.

Delante de cada ventana de socorro debe disponerse de un espacio despejado de cualquier obstáculo y que tenga, como mínimo, una superficie de 2.300 centímetros cuadrados, una

profundidad de 43 centímetros y una anchura de 60 centímetros. Los ángulos de dicho espacio pueden redondearse, siempre que el radio de este redondeo no pase de 25 centímetros.

5.7.4. Accesos a las trampillas de evacuación.

Las trampillas de evacuación deben situarse por encima de un asiento o de otro punto de apoyo equivalente que permita su acceso. Dichas trampillas deben ser del tipo deslizante o proyectable. Las trampillas con bisagras no están permitidas.

5.7.5. Pasillos (ver figura 3 del anexo 3).

5.7.5.1. En los vehículos de transporte público, el pasillo debe estar concebido y dispuesto de manera que permita el paso libre de un gálibo constituido por dos cilindros coaxiales, entre los cuales se intercala un tronco de cono invertido, que tenga las siguientes dimensiones (cm.):

	Clase I	Clase II	Clase III
Diámetro del cilindro inferior	45	35	30
Altura del cilindro inferior	90	90	90
Diámetro del cilindro superior	55	55	45
Altura del cilindro superior	50	50	50
Altura total	190	190	190

5.7.5.2. En los vehículos de la clase I y para cualquier parte del pasillo situada por detrás del eje mediano del eje posterior y también por detrás de la puerta de servicio más retrasada, el diámetro del cilindro inferior se reducirá de 45 a 40 centímetros.

5.7.5.3. En los vehículos de la clase III los asientos situados a uno o a los dos lados del pasillo podrán ser móviles lateralmente, pudiendo entonces reducirse la anchura del pasillo al valor correspondiente a un diámetro de 22 centímetros para el cilindro inferior, a condición de que baste accionar un mando instalado en cada asiento, que sea fácilmente accesible para una persona de pie en el pasillo, para que el asiento vuelva automáticamente a la posición que corresponda a un ancho mínimo de 30 centímetros, aun cuando el asiento esté cargado.

5.7.5.4. En los vehículos con motor posterior, la altura del cilindro superior puede reducirse en 10 centímetros, lo que da 180 centímetros para el valor de la altura total para la parte del pasillo que se extiende por detrás del eje posterior y de cualquier puerta de servicio situada por detrás de dicho eje.

5.7.5.5. En los autobuses articulados, el gálibo cilíndrico descrito en el párrafo 5.7.5.1 debe poder franquear sin trabas la sección articulada. Ninguna parte del revestimiento flexible de esta sección, particularmente los fuelles podrá invadir el pasillo.

5.7.6. Pendiente del piso.

5.7.6.1. La pendiente máxima del piso no debe pasar del 6 por 100 en las zonas destinadas a los viajeros de pie; sin embargo, en las partes del vehículo situadas más hacia atrás de un plano vertical transversal, situado a 1,5 metros por delante del eje mediano del eje posterior, dicha pendiente podrá ser del 8 por 100, debiéndose efectuar todas las medidas con el vehículo en vacío y estacionado en una superficie plana y horizontal.

5.7.6.2. Se permiten peldaños en el pasillo siempre que ninguno de ellos tenga altura inferior a 15 centímetros ni superior a 25 centímetros.

5.7.6.3. Los transportines que permiten sentarse a los viajeros en el pasillo no están permitidos.

5.7.6.4. Los asientos deslizantes lateralmente que invaden el pasillo en una de sus posiciones no están permitidos excepto en los vehículos de la clase III y en las condiciones previstas en el párrafo 5.7.5.3.

5.7.7. Peldaños de las puertas de servicio (ver fig. 4 del anexo 3).

5.7.7.1. Los peldaños deben cumplir los valores siguientes, en lo que se refiere a su altura máxima y a su profundidad mínima:

		Clase I	Clase II	Clase III	Observaciones
Primer peldaño	Altura (cm.)	40			Para los vehículos de las clases II y III, con suspensión exclusivamente mecánica, se admite una tolerancia de 3 centímetros.
	Profundidad (cm.)	30			
Peldaños siguientes	Altura (cm.)	30	35		
	Profundidad (cm.)	20			

5.7.7.2. La altura del primer peldaño sobre el suelo debe medirse con el vehículo en vacío.

5.7.7.3. Si hay más de un peldaño, la contrahuella del segundo peldaño puede retranquearse en 10 centímetros.

5.7.7.4. La longitud debe ser tal que en cualquier peldaño se pueda colocar un panel rectangular de 40 x 20 centímetros en el caso de entrada simple, y dos paneles rectangulares de 40 x 20 centímetros cada uno, en el caso de entrada doble. Esta condición se considera cumplida cuando se pueda colocar

sobre el (los) peldaño(s) el 95 por 100, como mínimo, de la superficie del (de los) panel(es).

5.7.8. Asientos de los viajeros.

5.7.8.1. Dimensiones de los asientos (ver figs. 5 y 7 del anexo 3).

Las dimensiones mínimas de cada plaza de asiento, medidas a partir de un plano vertical que pase por el centro de dicha plaza, deben ser conformes con los valores siguientes:

		Clase I	Clase II	Clase III
Asientos individuales	Anchura del cojín por viajero a una y otra parte (cm.).	20		22,5
	Anchura del espacio disponible, medida en un plano horizontal contra el respaldo del asiento, a alturas comprendidas entre 27 y 65 centímetros por encima del cojín no comprimido (cm.).	25		
Banquetas para dos o más de dos viajeros	Anchura del cojín por viajero a una y otra parte (cm.).	20		22,5
	Anchura del espacio disponible, medida en un plano horizontal contra el respaldo del asiento, a alturas comprendidas entre 27 y 65 centímetros por encima del cojín no comprimido (cm.).	22,5		
Altura del cojín (cm.)		La altura del cojín no comprimido, en la vertical de los pies del viajero, con relación al piso, debe ser tal que la distancia entre el piso y un plano horizontal tangente a la parte delantera de la cara superior del cojín esté comprendida entre 40 y 50 centímetros; sin embargo, puede reducirse a 35 centímetros (valor mínimo) en el lugar de los pasos de ruedas.		
Profundidad del cojín (cm.)		35		40

5.7.8.2. Espaciamiento de los asientos (ver figura 6 del anexo 3).

5.7.8.2.1. En el caso de asientos orientados en el mismo sentido, el intervalo mínimo entre la cara delantera del respaldo de un asiento y la cara posterior del respaldo del asiento que le precede, medido horizontalmente y a cualquier altura comprendida entre el nivel de la cara superior del cojín y 62 centímetros por encima del piso, debe ser el siguiente:

Clase I	65 cm.
Clase II'	68 cm.
Clase III	75 cm.

5.7.8.2.2. Todas las dimensiones deben ser medidas con el cojín y el respaldo no comprimidos, en un plano vertical que pase por el eje mediano de cada plaza individual del asiento.

5.7.8.2.3. En el caso de asientos transversales orientados frente a frente, el intervalo mínimo entre la cara delantera de los respaldos de los asientos enfrentados, medida transversalmente a la altura del vértice de los cojines, debe ser de 130 centímetros.

5.7.8.2.4. En el caso de asientos frente a un tabique rígido debe haber un espacio libre de al menos 20 centímetros entre la parte frontal del cojín y el tabique, y de 30 centímetros en una altura de 10 centímetros a partir del piso (ver figura 8 del anexo 3).

5.8. Iluminación interior.

La iluminación interior debe ser de tipo eléctrico y estar concebida de manera que se ilumine suficientemente el habitáculo de los pasajeros, particularmente en la zona de los peldaños y en lugares en los que pueden presentarse obstáculos.

5.9. Sección articulada de los autobuses articulados.

5.9.1. La sección articulada que une las partes rígidas del vehículo debe ser concebida y construida de manera que permita un movimiento de rotación alrededor de un eje horizontal y de un eje vertical. Estos ejes deben cortarse en el punto de articulación y ser perpendiculares a la dirección de desplazamiento del vehículo.

5.9.2. Cuando el vehículo articulado, en vacío y en orden de marcha, esté parado sobre una superficie plana y horizontal, no debe haber ningún intersticio no recubierto, entre el piso de cualquiera de las partes rígidas y el de la base pivotante o del elemento que la reemplaza, cuya anchura pasa de:

5.9.2.1. Un centímetro cuando todas las ruedas del vehículo están en un mismo plano.

5.9.2.2. Dos centímetros cuando las ruedas del eje adyacente a la sección articulada reposen en una superficie 15 centímetros más alta que aquella sobre la que reposan las ruedas de los demás ejes.

5.9.3. La diferencia de nivel entre el piso de las partes rígidas y el de la base pivotante en el lugar de la junta no debe pasar de:

5.9.3.1. Dos centímetros en las condiciones descritas en el párrafo 5.9.2.1 anterior.

5.9.3.2. Tres centímetros en las condiciones descritas en el párrafo 5.9.2.2 anterior.

5.9.4. En los autobuses articulados debe impedirse a los viajeros, por medio de antepechos y (o) tabiques, el acceso a las partes de la sección articulada en las que:

- El piso tenga un intersticio no recubierto que no cumpla las prescripciones del párrafo 5.9.2.
- El piso no pueda soportar el peso de los viajeros.
- Los desplazamientos de las paredes presenten peligro para los viajeros.

5.10. Maniobrabilidad.

5.10.1. El vehículo debe poder inscribirse en el interior de un círculo de 12 metros de radio sin que ninguno de sus puntos extremos sobrepase el contorno del círculo.

5.10.2. Cuando los puntos extremos del vehículo se desplazan sobre un círculo de 12 metros de radio, el vehículo debe poder inscribirse en el interior de una vía circular de 6,7 metros de ancho (ver figura A del anexo 4 del presente Reglamento).

5.10.3. Estando parado el vehículo y teniendo sus ruedas directrices orientadas de tal manera que, si se desplazase, el punto delantero exterior describiría un círculo de 12 metros de radio, se determinará un plano vertical tangencial al lado del vehículo situado hacia el exterior del círculo trazando una línea en el suelo. En el caso de vehículos articulados, las dos partes rígidas deben estar alineadas con relación al plano. Cuando el vehículo se inscribe en el círculo de 12 metros de radio, ninguna parte del mismo debe desbordar hacia el exterior, con relación al plano vertical, en más de 0,8 metros si se trata de vehículo no articulado (ver figura B del anexo 4 del presente Reglamento), ni en más de 1,2 metros si se trata de un vehículo articulado (ver figura C del anexo 4 del presente Reglamento).

5.11. Desplazamiento de los vehículos articulados en línea recta.

Cuando un autobús articulado se desplaza en línea recta, los planos medianos de las partes rígidas del autobús deben coincidir e inscribirse en un mismo plano continuo sin ningún desplazamiento.

5.12. Barras y asideros de sujeción.

5.12.1. Prescripciones generales.

5.12.1.1. Las barras y asideros de sujeción deben tener resistencia adecuada.

5.12.1.2. Dichas barras y asideros deben estar concebidos e instalados de manera que no presenten para los viajeros riesgos de heridas.

5.12.1.3. Las barras y asideros de sujeción deben tener una sección que permita a los viajeros empuñarlas fácilmente y sujetarlas firmemente. Ninguna dimensión de su sección debe ser inferior a dos centímetros ni superior a 4,5 centímetros, salvo en lo que se refiere a las barras de sujeción fijadas en las puertas y en los asientos, para las cuales se autoriza una dimensión mínima de 1,5 centímetros a condición de que cualquier otra dimensión sea de 2,5 centímetros como mínimo.

5.12.1.4. El espacio libre entre una barra o un asidero de sujeción y la parte adyacente de la carrocería o de las paredes del vehículo debe ser de cuatro centímetros como mínimo. Sin embargo, en el caso de barras de sujeción fijadas a las puertas, se autoriza un espacio libre mínimo de 3,5 centímetros.

5.12.2. Barras y asideros de sujeción para viajeros de pie en vehículos de las clases I y II.

5.12.2.1. Para cada punto de la superficie del piso destinada a los viajeros de pie, conforme al párrafo 5.2.2, debe haber barras asideros de sujeción en número suficiente. Esta condición se considera cumplida cuando, para cualquier emplazamiento posible del dispositivo de ensayo representado en el anexo 5 del presente Reglamento, dos barras o asideros de sujeción, como mínimo, estén al alcance de su brazo móvil. El dispositivo de ensayo puede girarse a voluntad alrededor de su eje vertical central.

5.12.2.2. Cuando se procede de la manera indicada en el párrafo 5.12.2.1 anterior, únicamente deben tomarse en consideración las barras y asideros de sujeción que se encuentren a 80 centímetros como mínimo y a 190 centímetros como máximo del nivel del piso.

5.12.2.3. Para cualquier lugar que pueda ocupar un viajero de pie, una por lo menos de las dos barras o asideros de sujeción requeridas debe estar a 150 centímetros como máximo del nivel del piso en dicho lugar.

5.12.2.4. Los emplazamientos que pueden ser ocupados por viajeros de pie y que no estén separados por asientos, de las paredes laterales o de la pared posterior del vehículo, deben estar provistos de barras de sujeción horizontales paralelas a las paredes e instaladas entre 80 y 150 centímetros del nivel del piso.

5.12.3. Barras de sujeción para las puertas de servicio de los vehículos de las clases I y II.

5.12.3.1. Las aberturas de las puertas deben estar provistas de barras de sujeción en cada lado. Para las puertas dobles, esta condición se considera cumplida con la instalación de una sola columna o barra de sujeción central.

5.12.3.2. Las barras de sujeción a prever para las puertas de servicio deben ser tales que presenten un punto al alcance de una persona que se encuentre de pie en el suelo en la proximidad de la puerta de servicio y en cada uno de los peldaños que suba sucesivamente. Estos puntos deben situarse, verticalmente, entre 80 y 100 centímetros por encima del suelo o de la superficie de cada peldaño y horizontalmente.

i) Para el caso correspondiente a la posición de una persona de pie en el suelo, no estar retirado más de 40 centímetros hacia el interior, con relación al borde externo del primer peldaño.

ii) Para el caso de la posición correspondiente a un peldaño particular, no estar retirado hacia el exterior con relación al borde externo del peldaño considerado, retirado más de 40 centímetros hacia el interior del vehículo, con relación al borde interior de dicho peldaño.

6. MODIFICACIONES DEL TIPO DE VEHICULO

6.1. Cualquier modificación del tipo de vehículo debe ser puesta en conocimiento del servicio administrativo que haya concedido la homologación para este tipo de vehículo. Este servicio podrá:

6.1.1. Bien considerar que las modificaciones realizadas no tendrán influencia desfavorable notable y que, en todo caso, el vehículo cumple todavía las prescripciones.

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

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

7. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

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

7.2. Para proceder a comprobar la conformidad prescrita en el párrafo 7.1 anterior, debe procederse a efectuar un número suficiente de comprobaciones por muestreo en los vehículos de serie que lleven la marca de homologación en aplicación del presente Reglamento.

8. SANCIONES POR DISCONFORMIDAD DE LA PRODUCCION

8.1. La homologación expedida para un tipo de vehículo, en aplicación del presente Reglamento, puede retirarse si no se cumple la condición enunciada en el párrafo 7.1 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 seguidamente a las otras Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final en letras mayúsculas la mención firmada y fechada: «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 Secretaria de la Organización de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que expidan la homologación y a los que deben enviarse las fichas de homologación y las de denegación o retirada de la homologación, emitidas en los demás países.

ANEXO 1

[Formato máximo: A 4 (210 x 297 mm.)]

Indicación de la Administración



Comunicación relativa a la homologación (o a la denegación o a la retirada de una homologación) de un tipo de vehículo en lo que concierne a las características de construcción, en aplicación del Reglamento número 36.

Número de homologación

- 1. Marca de fábrica o de comercio del vehículo a motor
2. Tipo del vehículo
3. Nombre y dirección del solicitante de la homologación
4. En su caso, nombre y dirección del representante del solicitante de la homologación
5. Descripción somera del tipo de vehículo en lo que se refiere a su estructura, sus dimensiones, su disposición y los materiales utilizados

- 6. Peso máximo técnico del vehículo en los ensayos (kgf):
6.1. Eje delantero:
6.2. Eje trasero:
6.3. Total (PT)
7. Peso en vacío y en orden de marcha aumentado en 75 kgf. por el peso del conductor (PV) (kgf)
8. Transporte de equipajes o de mercancías:
8.1. Volumen total de los departamentos de equipajes o de mercancías (V) (m³)
8.2. Peso total de equipajes o de mercancías que puede contenerse en dichos departamentos (B) (kgf)
8.3. El transporte de equipajes o de mercancías en el techo del vehículo está/no está previsto *:
8.3.1. Superficie total prevista en el techo para el transporte de equipajes o de mercancías (VX) (m²)
8.3.2. Peso total de equipajes o de mercancías que puede transportarse en dicho lugar (BX) (kgf)
9. Superficie destinada a los viajeros
9.1. Superficie total (S0) (m²)
9.2. Superficie destinada a los viajeros de pie (S1) (m²) ...
10. Número de plazas:
10.1. Total (N)
10.2. Plazas de asiento (A)
11. Vehículo presentado a la homologación el
12. Vehículo homologado para la (s) clase (s)
13. Servicio técnico encargado de los ensayos de homologación
14. Fecha del acta expedida por dicho Servicio
15. Número del acta expedida por dicho Servicio
16. La homologación es concedida/denegada *
17. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo
18. Lugar
19. Fecha
20. Firma
21. Se unen a la presente comunicación los documentos siguientes, que llevan el número de homologación indicado anteriormente dibujos del vehículo y de su disposición interior y particularmente de todas las características consideradas de interés a efectos del presente Reglamento.

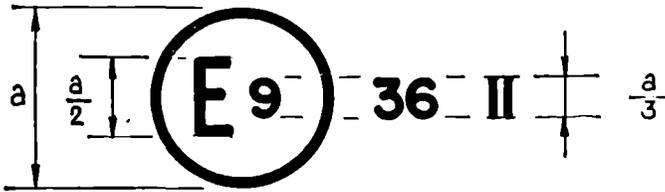
* Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2

Esquemas de las marcas de homologación

MODELO A

(Ver párrafo 4.4 del presente Reglamento)



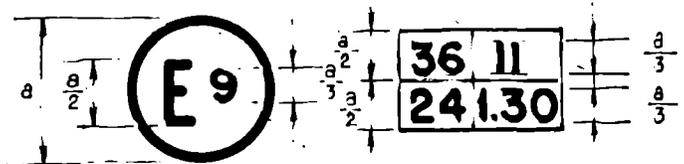
a = 8 mm. mín.

La marca de homologación arriba indicada, fijada sobre un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado

en España (E9) para la clase II, en lo que concierne a las características de construcción, en aplicación del Reglamento número 36.

MODELO B

(Ver párrafo 4.5 del presente Reglamento)



La marca de homologación arriba indicada, fijada sobre un vehículo, indica que el tipo de este vehículo ha sido homologado en España (E9) para la clase II, en aplicación de los Reglamentos números 36 y 24. (En el caso de este último Reglamento, el valor corregido del coeficiente de absorción es 1,30 m⁻¹).

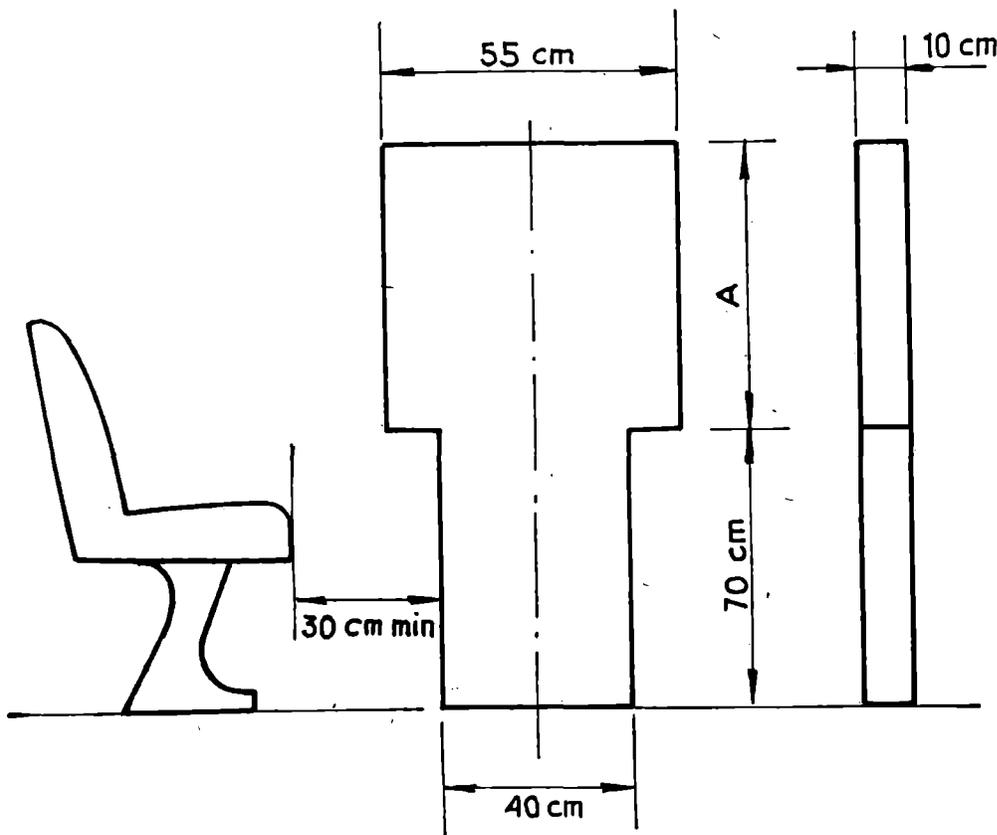
ANEXO 3

Esquemas explicativos

FIG. 1

Acceso a las puertas de servicio

(Ver párrafo 5.7.1)



	Dimensión A (cm)	
	Distancia del eje mediano con relación a la abertura de la puerta	
	< 40 cm	> 40 cm
Clase I	110	120
Clase II	95	120
Clase III	85	120

FIG. 2
 Acceso a las puertas de socorro
 (Ver párrafo 5.7.2)

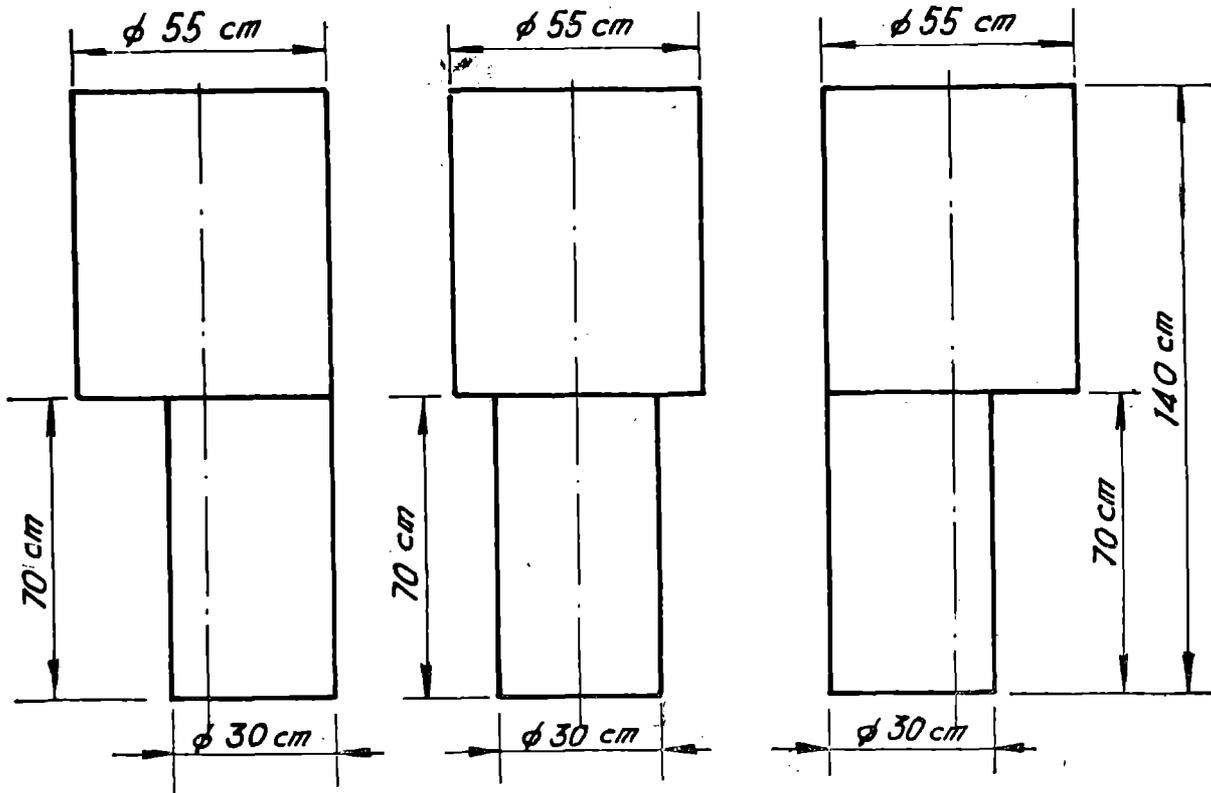
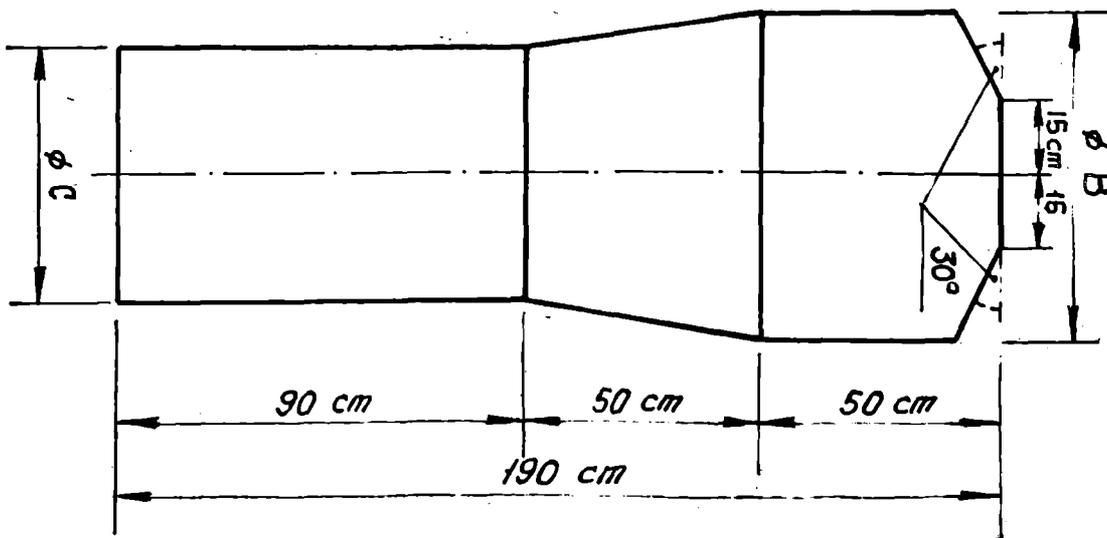
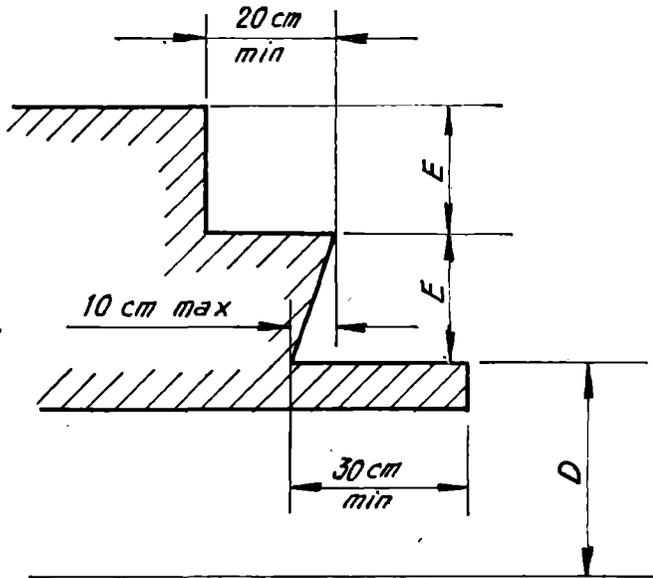


FIG. 3
 Pasillos
 (Ver párrafo 5.7.5)



	B (cm)	C (cm)
Clase I	55	45
Clase II	55	35
Clase III	45	30 (22 en el caso de los asientos móviles lateralmente).

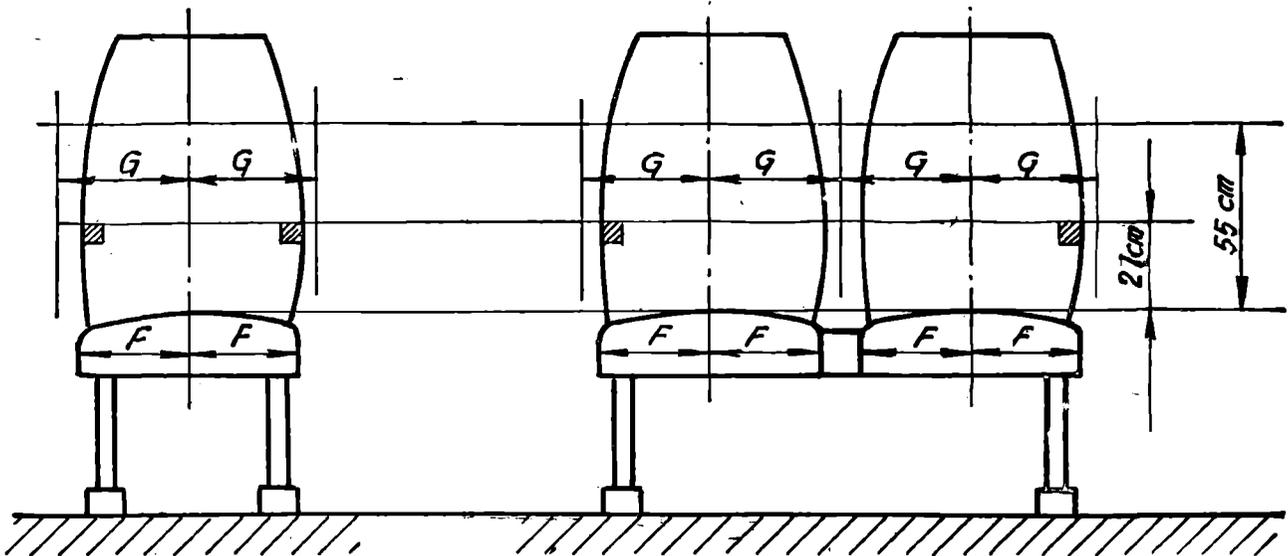
FIG. 4
Peldaños de las puertas de servicio
(Ver párrafo 5.7.7)



Altura con relación al suelo, determinada en vacío

	D (cm) máx.	E (cm) máx.
Clase I	40	30
Clase II	40	35
Suspensión mecánica	43	
Clase III	40	35
Suspensión mecánica	43	

FIG. 5
Dimensiones de los asientos de los viajeros
(Ver párrafo 5.7.8.1)

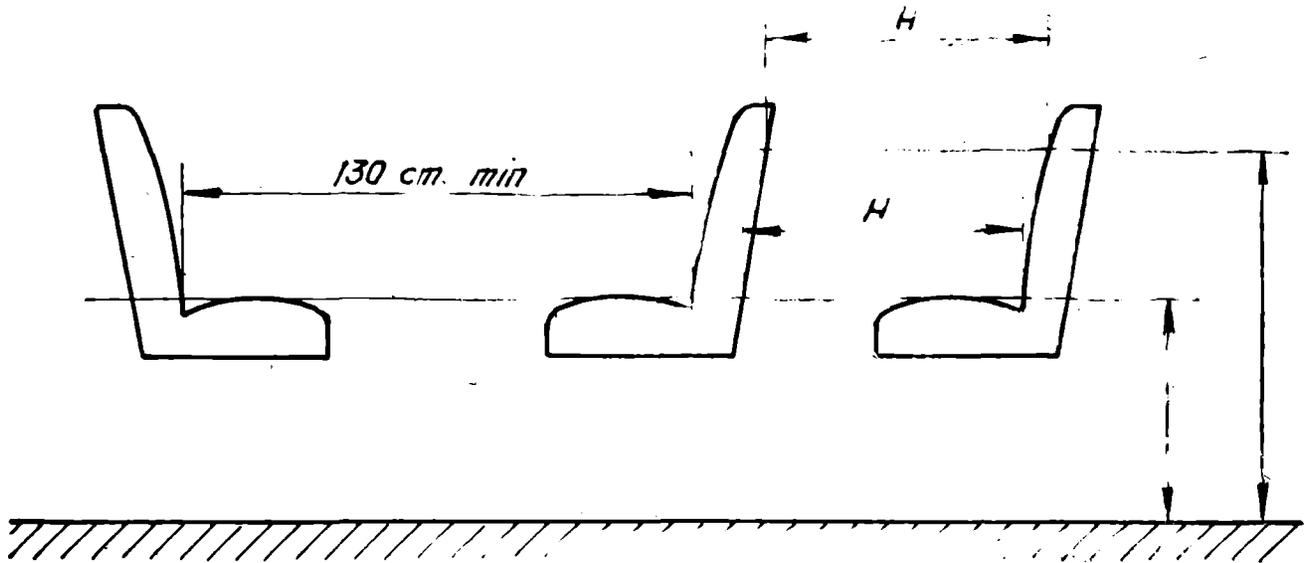


Asiento individual

Banqueta

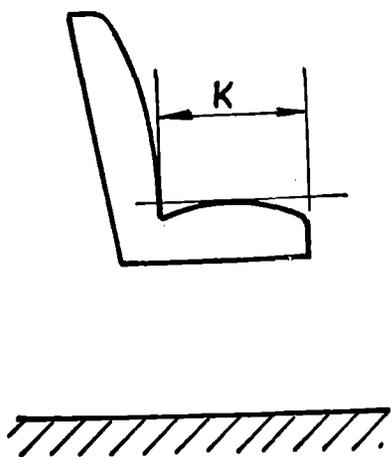
	F (cm) mín.	G (cm) mín.	
		Banqueta	Asiento individual
Clase I	20	22,5	25
Clase II	20	22,5	25
Clase III	22,5	22,5	25

FIG. 6
Espacio entre asientos
(Ver párrafo 5.7.8.2)



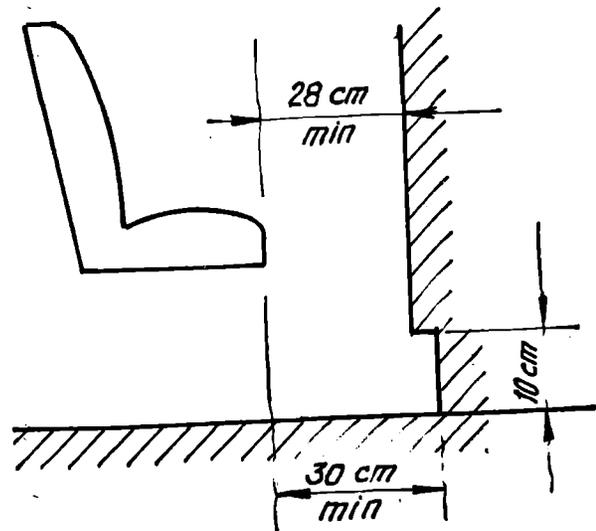
	H (cm)	l (cm)
Clase I	85 mín.	40 ... 50
Clase II	88 mín.	(35 en los pasos de rueda)
Clase III	75 mín.	

FIG. 7
Profundidad del cojín de los asientos
(Ver párrafo 5.7.8.1)



	K (cm)
Clase I	35 mín.
Clase II	40 mín.
Clase III	40 mín.

FIG. 8
Asientos enfrentados a un tabique rígido
(Ver párrafo 5.7.8.2.4)



ANEXO 4

Maniobrabilidad (Ver párrafo 5.10)

FIG. A

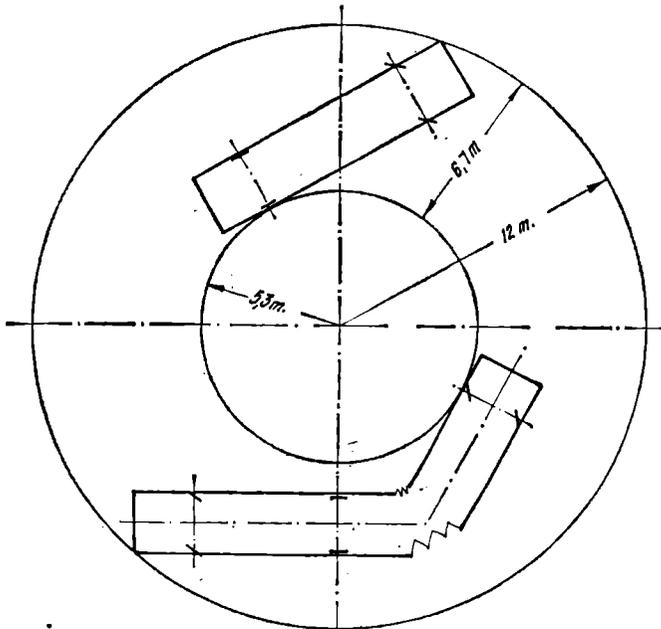


Fig. B

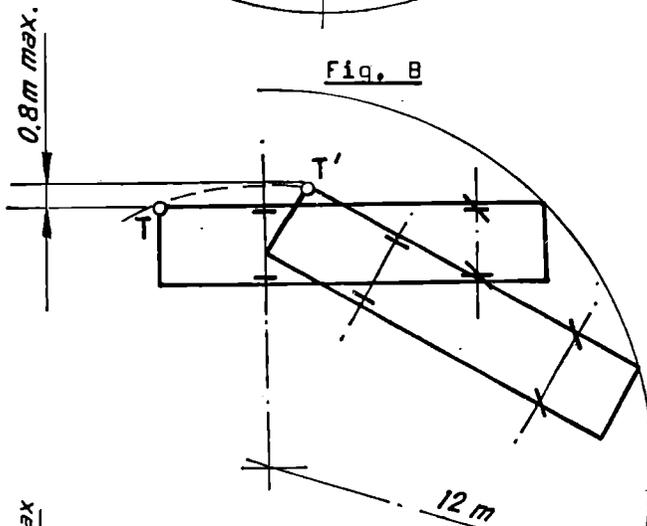
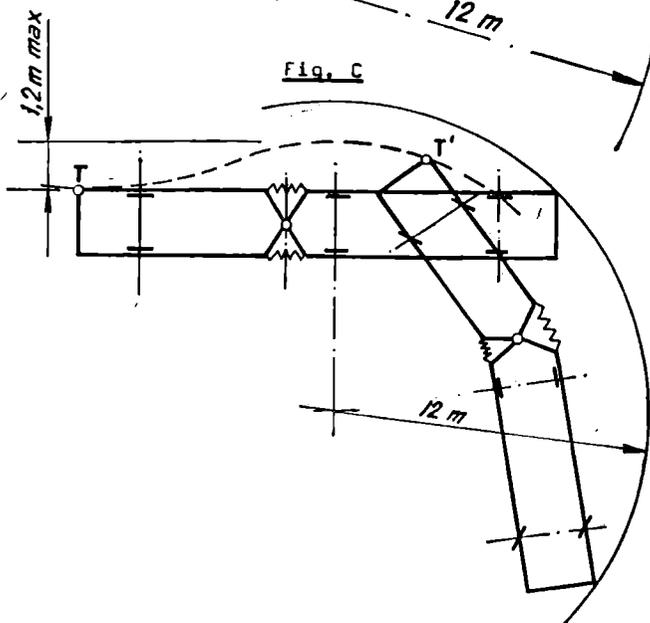
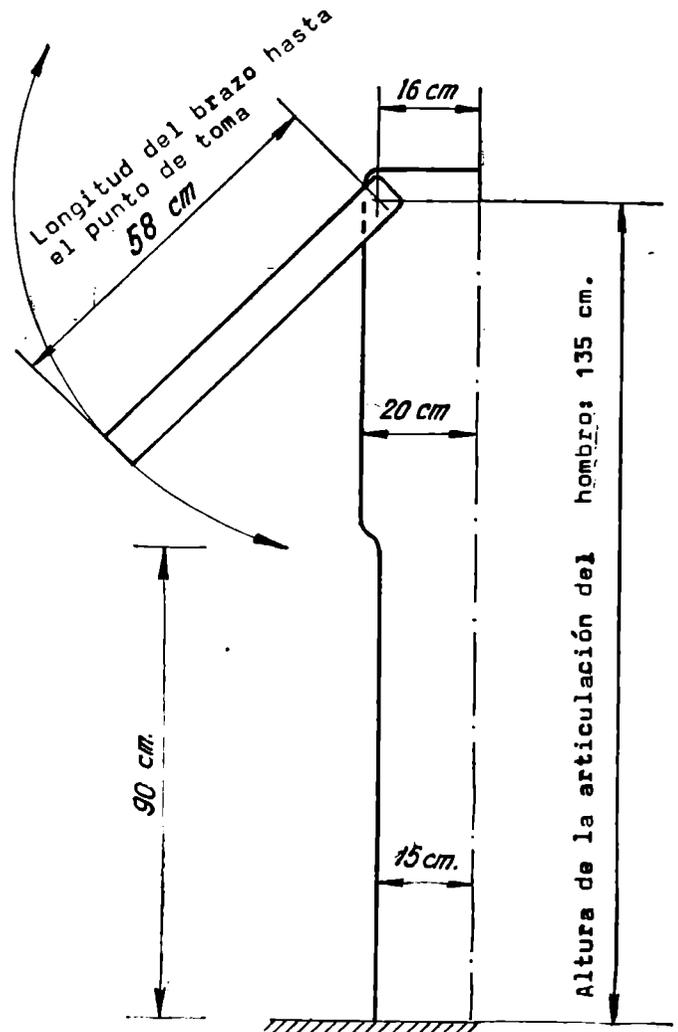


Fig. C



ANEXO 5

Dispositivo de ensayo para el emplazamiento de las barras y asideros de sujeción



Servicio administrativo que otorga la homologación y a quien deberán ser enviadas las fichas de homologación y de rechazo o de retirada de homologación emitidas por otros países:

- Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales. Calle Hermanos Miralles, 35. Madrid-1 (Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales).
- Servicios Técnicos encargados de ensayos de homologación:
 - Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Gerona. Calle Jaime I, 41. Gerona (Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Gerona).
 - Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Guipúzcoa. Calle Prim, 35. San Sebastián (Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Guipúzcoa).
 - Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Logroño. Calle Vera del Rey, 55. Logroño (Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Logroño).
 - Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Orense. Calle Curros Enríques, 1. Orense (Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Orense).
 - Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Zaragoza. Calle General Franco, 126. Zaragoza (Delegación Provincial del Ministerio de Industria de Zaragoza).

La comunicación de aplicación del presente Reglamento, por parte del Gobierno Español, fue recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas con fecha 17 de agosto de 1977. El presente Reglamento entró en vigor para España el 16 de octubre de 1977.

Madrid, 24 de mayo de 1978.—El Secretario general Técnico, Juan Antonio Pérez-Urruti Maura.