

CORRECCIÓN DE ERRORES**Corrección de errores del Reglamento nº 17 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) Prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo que concierne a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 373 de 27 de diciembre de 2006)

El Reglamento nº 17 queda redactado como sigue:

Reglamento nº 17 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo que concierne a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas*Revisión 4***Incluye todos los textos válidos hasta:**

Serie 07 de enmiendas. Fecha de entrada en vigor: 6 de agosto de 1998
Suplemento 1 a la serie 07 de enmiendas. Fecha de entrada en vigor: 17 de noviembre de 1999
Suplemento 2 a la serie 07 de enmiendas. Fecha de entrada en vigor: 13 de enero de 2000
Corrigenda 1 a la serie 06 de enmiendas objeto de la notificación del depositario C.N.655.1999.TREATIES-1 de 19 de julio de 1999
Corrigenda 1 a la serie 07 de enmiendas objeto de la notificación del depositario C.N.425.2000.TREATIES-1 de 27 de junio de 2000
Corrigenda 1 al suplemento 1 de la serie 07 de enmiendas objeto de la notificación del depositario C.N.814.2001.TREATIES-1 de 23 de agosto de 2001
Corrigenda 1 a la revisión 4 del Reglamento, objeto de la notificación del depositario C.N. 165.2004.TREATIES-1 de 4 de marzo de 2004
Corrigenda 2 a la revisión 4 del Reglamento, objeto de la notificación del depositario C.N. 1035.2004.TREATIES-1 de 4 de octubre de 2004

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a la resistencia de los asientos, a sus anclajes y a sus apoyacabezas de los vehículos de las categorías M1 y N, y a la resistencia de los asientos, a sus anclajes y a sus apoyacabezas de los vehículos de las categorías M2 y M3, no cubiertos por el Reglamento nº 80, serie 01 de enmiendas ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Asimismo se aplica a las partes posteriores de los respaldos ⁽²⁾ y a los dispositivos destinados a proteger a los ocupantes del peligro derivado del desplazamiento del equipaje en caso de colisión frontal, de los vehículos de la categoría M1.

No se aplicará a los transportines, a los asientos que miren hacia un lado o que miren hacia atrás, ni a los apoyacabezas colocados en dichos asientos.

2. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 2.1. «Homologación de un vehículo»: la homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de sus anclajes, al diseño de las partes posteriores de los respaldos y a las características de sus apoyacabezas.

⁽¹⁾ Con arreglo a la definición que figura en el anexo 7 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (documento TRANS/WP 29/78/Rev.1/Enmienda 2).

⁽²⁾ Se considera que las partes posteriores de los respaldos de los vehículos de la categoría M1 cumplen lo dispuesto en los puntos 5.1.3 y 5.1.4 del presente Reglamento siempre que se ajusten a lo dispuesto en el Reglamento nº 21, «Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a su acondicionamiento interior» (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.20/Rev.2).

- 2.2. «Tipo de vehículo»: la categoría de vehículos de motor que no difieren entre sí en los siguientes aspectos esenciales:
- 2.2.1. estructura, forma, dimensiones, materiales y masa de los asientos, aunque los asientos puedan diferir en el recubrimiento y el color; las diferencias que no sobrepasen el 5 % de la masa del tipo de vehículo homologado no se considerarán de importancia;
 - 2.2.2. el tipo y dimensiones de los sistemas de regulación, desplazamiento y enclavamiento del respaldo y de los asientos y sus partes;
 - 2.2.3. el tipo y dimensiones del anclaje del asiento;
 - 2.2.4. las dimensiones, estructura, materiales y relleno de los apoyacabezas, aunque puedan diferir en color y recubrimiento;
 - 2.2.5. en el caso de un apoyacabezas separado, tipo y dimensiones del sistema de fijación del apoyacabezas y características de la parte del vehículo a la que esté fijado el mismo;
- 2.3. «Asiento»: una estructura que puede ser parte integrante de la estructura del vehículo, recubierta con tapicería y proyectada para acomodar a una persona adulta. El término engloba tanto un asiento individual como una parte de un asiento corrido diseñada para que se siente una persona.
- 2.4. «Asiento múltiple»: una estructura recubierta con tapicería y proyectada para acomodar a más de una persona adulta.
- 2.5. «Anclaje»: el sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, con inclusión de las partes afectadas de dicha estructura.
- 2.6. «Sistema de regulación»: el dispositivo que permite ajustar el asiento o sus partes a una posición del ocupante sentado adaptada a su morfología. Este dispositivo de regulación podrá permitir particularmente:
- 2.6.1. el desplazamiento longitudinal;
 - 2.6.2. el desplazamiento vertical;
 - 2.6.3. el desplazamiento angular.
- 2.7. «Sistema de desplazamiento»: un dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento o de una de sus partes, para facilitar el acceso de los ocupantes al espacio situado detrás de dicho asiento.
- 2.8. «Sistema de enclavamiento»: un dispositivo que asegura el mantenimiento en posición de utilización del asiento y de sus partes.
- 2.9. «Transportín»: un asiento auxiliar destinado a un uso ocasional y que normalmente está plegado para dejar espacio libre.
- 2.10. «Plano transversal»: el plano vertical perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo.
- 2.11. «Plano longitudinal»: un plano paralelo al plano longitudinal mediano del vehículo.
- 2.12. «Apoyacabezas»: un dispositivo cuya finalidad es limitar el desplazamiento hacia atrás de la cabeza del ocupante con relación al tronco, de forma que se reduzca, en caso de accidente, el riesgo de lesiones en las vértebras cervicales.
- 2.12.1. «Apoyacabezas integrado»: un apoyacabezas formado por la parte superior del respaldo del asiento. Entran dentro de esta definición los apoyacabezas que respondan a las definiciones de los puntos 2.12.2 y 2.12.3, pero que no puedan separarse del asiento o de la estructura del vehículo sin emplear herramientas o quitar parcial o totalmente el recubrimiento del asiento.
 - 2.12.2. «Apoyacabezas extraíble»: un apoyacabezas formado por un componente separable del asiento, diseñado para ser introducido y mantenido firmemente dentro de la estructura del respaldo.

- 2.12.3. «Apoyacabezas separado»: un apoyacabezas formado por un componente separado del asiento, diseñado para ser introducido y/o mantenido firmemente dentro de la estructura del vehículo.
- 2.13. «Punto R»: un punto de referencia de asiento, según se define en el anexo 3 del presente Reglamento.
- 2.14. «Línea de referencia»: la línea del maniquí reproducido en el anexo 3, apéndice 1, figura 1, del anexo 3 del presente Reglamento.
- 2.15. «Sistema de separación»: las piezas o dispositivos, además de los respaldos, que tienen por objeto proteger a los ocupantes del desplazamiento de equipaje; en particular, un sistema de separación puede estar constituido por una o malla tela metálica situada por encima del nivel de los respaldos en posición vertical o plegada hacia abajo. Los apoyacabezas instalados como equipo estándar en vehículos dotados de dichas piezas o dispositivos se considerarán parte del sistema de separación. No obstante, los asientos equipados con un apoyacabezas no se considerarán por sí solos un sistema de separación.
3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
- 3.1. La solicitud de homologación de un tipo de vehículo deberá presentarla el fabricante del vehículo o su representante debidamente acreditado.
- 3.2. Deberá ir acompañada por los documentos (por triplicado) que se mencionan a continuación y se harán constar asimismo los datos siguientes:
- 3.2.1. una descripción detallada del tipo de vehículo en lo que concierne al diseño de los asientos y sus anclajes, y a sistemas de regulación, desplazamiento y enclavamiento;
- 3.2.1.1. una descripción y/o planos detallados del sistema de separación, cuando proceda;
- 3.2.2. los planos, a la escala que proceda y con suficiente detalle, de los asientos y sus anclajes al vehículo, y de sus sistemas de regulación, desplazamiento y enclavamiento.
- 3.2.3. En el caso de los asientos con un apoyacabezas extraíble:
- 3.2.3.1. una descripción detallada del apoyacabezas, en la que se especificará en particular la naturaleza del material o materiales de relleno;
- 3.2.3.2. una descripción detallada del emplazamiento, el tipo de soporte y los elementos de fijación para el montaje del apoyacabezas sobre el asiento.
- 3.2.4. En el caso de los apoyacabezas separados:
- 3.2.4.1. una descripción detallada del apoyacabezas, en la que se especificará en particular la naturaleza del material o materiales de relleno;
- 3.2.4.2. una descripción detallada del emplazamiento y los elementos de fijación del apoyacabezas a la estructura del vehículo.
- 3.3. Deberá entregarse al servicio técnico encargado de la realización de los ensayos de homologación lo siguiente:
- 3.3.1. un vehículo representativo del tipo de vehículo que se desea homologar o las partes del vehículo que el servicio técnico considere necesarias para la realización de los ensayos de homologación;
- 3.3.2. un conjunto suplementario de asientos del tipo con el que esté equipado el vehículo, con sus anclajes.
- 3.3.3. En el caso de los vehículos con asientos equipados o que puedan ir equipados con apoyacabezas, además de los requisitos expuestos en los puntos 3.3.1 y 3.3.2:
- 3.3.3.1. Si se trata de apoyacabezas extraíbles: un conjunto suplementario de asientos, provistos de apoyacabezas, del tipo con el que esté equipado el vehículo, junto con los anclajes correspondientes.

- 3.3.3.2. Si se trata de de apoyacabezas separados: un conjunto suplementario de asientos del tipo con el que esté equipado el vehículo, con sus anclajes, un conjunto suplementario de los apoyacabezas correspondientes y la parte de la estructura del vehículo en la que esté instalado el apoyacabezas, o una estructura completa.

4. HOMOLOGACIÓN

- 4.1. En caso de que el vehículo que se presente para homologación con arreglo al presente Reglamento cumpla los requisitos pertinentes (asientos equipados con apoyacabezas o que puedan equiparse con los mismos), se concederá la homologación del tipo de vehículo.
- 4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo homologado. Los dos primeros dígitos (actualmente 07, que corresponden a la serie 07 de enmiendas) indicarán la serie correspondiente de enmiendas que incorpore las enmiendas técnicas importantes más recientes introducidas en el Reglamento en el momento en que se expidió la homologación. La misma Parte contratante no podrá asignar el mismo número al mismo tipo de vehículo equipado con otros tipos de asientos o apoyacabezas o con asientos anclados de otro modo al vehículo (esto es aplicable tanto a los asientos equipados con apoyacabezas como a los que carecen de ellos), ni a otro tipo de vehículo.
- 4.3. La notificación a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento de la homologación de un tipo de vehículo o la extensión o denegación de la misma con arreglo al Reglamento deberá realizarse por medio de un impreso que se ajustará al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
- 4.4. Se colocará una marca de homologación internacional, de manera visible y en un lugar fácilmente accesible especificado en el impreso de homologación, en cada vehículo que se ajuste a un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento; la marca consistirá en:
- 4.4.1. la letra mayúscula «E» dentro de un círculo seguida del número que identifica al país emisor de la homologación ⁽³⁾;
- 4.4.2. el número del presente Reglamento, seguido de la letra «R», un guión y el número de homologación a la derecha del círculo que se establece en el punto 4.4.1.
- 4.4.3. No obstante, en caso de que el vehículo esté dotado de uno o varios asientos equipados o que puedan ser equipados con apoyacabezas, homologados por cumplir los requisitos con arreglo a los puntos 5.1 y 5.2, el número del presente Reglamento deberá ir seguido de las letras «RA». En el impreso, que deberá ajustarse al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento, deberá indicarse qué asiento o asientos están equipados o pueden ser equipados con apoyacabezas. En la marca también deberá indicarse que todos los restantes asientos del vehículo no equipados o que no puedan ser equipados con apoyacabezas están homologados y cumplen los requisitos que figuran en el punto 5.1 del presente Reglamento.
- 4.5. Si el vehículo se ajusta a un tipo de vehículo homologado de acuerdo con uno o varios Reglamentos adjuntos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no es necesario repetir el símbolo que se establece en el punto 4.4.1. En ese caso, el Reglamento, los números de homologación y los símbolos adicionales de todos los Reglamentos según los cuales se ha concedido la homologación en el país que la concedió de conformidad con el presente Reglamento se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo exigido en el punto 4.4.1.

⁽³⁾ 1 para Alemania, 2 para Francia, 3 para Italia, 4 para los Países Bajos, 5 para Suecia, 6 para Bélgica, 7 para Hungría, 8 para la República Checa, 9 para España, 10 para Yugoslavia, 11 para el Reino Unido, 12 para Austria, 13 para Luxemburgo, 14 para Suiza, 15 (sin asignar), 16 para Noruega, 17 para Finlandia, 18 para Dinamarca, 19 para Rumania, 20 para Polonia, 21 para Portugal, 22 para la Federación Rusa, 23 para Grecia, 24 para Irlanda, 25 para Croacia, 26 para Eslovenia, 27 para Eslovaquia, 28 para Bielorrusia, 29 para Estonia, 30 (sin asignar), 31 para Bosnia y Hercegovina, 32 para Letonia, 33 (sin asignar), 34 para Bulgaria, 35 (sin asignar), 36 para Lituania, 37 para Turquía, 38 (sin asignar), 39 para Azerbaiyán, 40 para la Antigua República Yugoslava de Macedonia, 41 (sin asignar), 42 para la Comunidad Europea (sus Estados miembros conceden las homologaciones utilizando su símbolo CEPE respectivo), 43 para Japón, 44 (sin asignar), 45 para Australia, 46 para Ucrania, 47 para Sudáfrica y 48 para Nueva Zelanda. Los números subsiguientes se asignarán a otros países en orden cronológico conforme ratifiquen o se adhieran al Acuerdo sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse y utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones, y los números asignados de esta manera serán comunicados por el Secretario General de las Naciones Unidas a las Partes contratantes del Acuerdo.

- 4.6. La marca de homologación aparecerá claramente legible y será indeleble.
- 4.7. La marca de homologación se situará en la placa informativa del vehículo colocada por el fabricante, o cerca de la misma.
- 4.8. En el anexo 2 del presente Reglamento se ofrecen ejemplos de de disposición de las marcas de homologación.

5. REQUISITOS

5.1. **Requisitos generales aplicables a todos los asientos de los vehículos de la categoría M1** ⁽⁴⁾

- 5.1.1. Todo sistema de regulación y desplazamiento previsto deberá poseer un sistema de enclavamiento, que funcionará automáticamente. No serán necesarios sistemas de enclavamiento de brazos u otros dispositivos de comodidad, salvo si la existencia de dichos dispositivos supone un peligro adicional de causar lesiones a los ocupantes de un vehículo en caso de colisión.
- 5.1.2. El sistema de desbloqueo del dispositivo a que se hace referencia en el punto 2.7 se situará en la parte exterior del asiento y cerca de la puerta. Será de fácil acceso, incluso para el ocupante del asiento que esté inmediatamente detrás del asiento de que se trate.
- 5.1.3. Las partes posteriores de los asientos situados en la zona 1, definida en el punto 6.8.1.1, deberán superar el ensayo de disipación de energía, de conformidad con los requisitos que figuran en el anexo 6 del presente Reglamento.
- 5.1.3.1. Se considerará que se cumple este requisito si en los ensayos, realizados siguiendo el procedimiento especificado en el anexo 6, la desaceleración de la cabeza simulada no sobrepasa los 80 g continuos durante más de 3 ms. Además, no deberá haber bordes peligrosos durante el ensayo ni después del mismo.
- 5.1.3.2. Los requisitos del punto 5.1.3 no se aplicarán a los asientos traseros ni a los que tengan los respaldos opuestos entre sí.
- 5.1.4. La superficie de las partes posteriores de los asientos no tendrá asperezas peligrosas ni aristas vivas que puedan aumentar el riesgo de causar heridas más graves a los ocupantes. Se considerará que se cumple este requisito si la superficie de las partes posteriores de los asientos ensayados en las condiciones especificadas en el punto 6.1 tiene radios de curvatura no inferiores a:
- 2,5 mm en la zona 1,
 - 5,0 mm en la zona 2,
 - 3,2 mm en la zona 3.
- Estas zonas se definen en el punto 6.8.1.
- 5.1.4.1. Este requisito no se aplicará a
- 5.1.4.1.1. las partes de las distintas zonas que tengan un saliente de menos de 3,2 mm respecto a la superficie del entorno y que no tengan aristas vivas, siempre que la altura del saliente no sobrepase la mitad de su altura,
 - 5.1.4.1.2. los asientos traseros ni a los asientos con los respaldos opuestos entre sí,
 - 5.1.4.1.3. las partes posteriores de los asientos situados por debajo del plano horizontal, que pase por el punto R más bajo de cada fila de asientos. (Si las filas de asientos no tienen la misma altura, empezando por la parte posterior, el plano subirá o bajará de manera que forme un escalón vertical que pase por el punto R de la fila de asientos inmediatamente anterior),
 - 5.1.4.1.4. las partes del tipo «tela metálica flexible».

⁽⁴⁾ Los vehículos de la categoría M2 que se homologuen con arreglo al presente Reglamento como alternativa al Reglamento nº 80 (de conformidad con el punto 1.2 del mismo) deberán cumplir asimismo los requisitos enunciados en este punto.

- 5.1.4.2. En la zona 2, definida en el punto 6.8.1.2, las superficies podrán tener radios inferiores a 5 mm, aunque no inferiores a 2,5 mm, a condición de que superen el ensayo de disipación de energía establecido en el anexo 6 del presente Reglamento. Además, dichas superficies estarán rellenas para evitar el contacto directo de la cabeza con la estructura del asiento.
- 5.1.4.3. En caso de que en las zonas anteriormente definidas haya partes cubiertas con un material de dureza inferior a 50 Shore A, los requisitos citados, excepto los relacionados con el ensayo de disipación de energía efectuado según lo dispuesto en el anexo 6, solo se aplicarán a las partes rígidas.
- 5.1.5. No deberá producirse ningún fallo en la estructura y anclaje del asiento, en los sistemas de regulación y desplazamiento ni en sus dispositivos de enclavamiento durante o después de los ensayos que se establecen en los puntos 6.2 y 6.3. Se admitirán las deformaciones permanentes, incluidas las rupturas, siempre que no aumenten el riesgo de lesión en caso de colisión y que se mantengan las cargas establecidas.
- 5.1.6. No deberán desactivarse los sistemas de enclavamiento durante los ensayos descritos en el punto 6.3 y en el punto 2.1 del anexo 9.
- 5.1.7. Después de los ensayos, los sistemas de desplazamiento destinados a permitir o facilitar el acceso de los ocupantes deberán estar en funcionamiento; se podrán desbloquear como mínimo una vez para permitir el desplazamiento del asiento o de la parte del asiento para la que estén destinados.

No será obligatorio que estén en funcionamiento los demás sistemas de desplazamiento y los sistemas de regulación y sus sistemas de enclavamiento.

En el caso de los asientos que lleven apoyacabezas, se considerará que el respaldo y sus dispositivos de enclavamiento cumplen los requisitos de resistencia establecidos en el punto 6.2 si, después de efectuar el ensayo descrito en el punto 6.4.3.6, no se han producido rupturas del asiento ni del respaldo; en caso contrario, se deberá demostrar que el asiento está en condiciones de cumplir los requisitos establecidos en el punto 6.2.

En el caso de los asientos (corridos) con más plazas de asiento que apoyacabezas, se llevará a cabo el ensayo descrito en el punto 6.2.

5.2. **Especificaciones generales aplicables a los asientos de los vehículos de las categorías N1, N2 y N3 y a los asientos de los vehículos de las categorías M2 y M3 no incluidos en el Reglamento nº 80**

- 5.2.1. Los asientos y los asientos corridos estarán fijados firmemente al vehículo.
- 5.2.2. Los asientos regulables en longitud y los asientos corridos se podrán bloquear automáticamente en todas las posiciones ofrecidas.
- 5.2.3. Los respaldos de los asientos regulables se podrán bloquear en todas las posiciones ofrecidas.
- 5.2.4. Todos los asientos que puedan inclinarse hacia delante o hacia atrás se bloquearán automáticamente en la posición normal.

5.3. **Montaje de los apoyacabezas**

- 5.3.1. Deberá colocarse un apoyacabezas en cada asiento delantero exterior de todo vehículo de la categoría M1. Los asientos equipados con apoyacabezas que estén destinados a ser instalados en otros asientos y en otras categorías de vehículos podrán homologarse también de conformidad con el presente Reglamento.
- 5.3.2. Se colocará un apoyacabezas en cada asiento delantero exterior de los vehículos de la categoría M2 con una masa máxima que no sobrepase los 3 500 kg y de la categoría N1; los apoyacabezas colocados en dichos vehículos deberán cumplir los requisitos que figuran en el Reglamento nº 25, modificado por la serie 03 de enmiendas.

5.4. **Requisitos especiales para los asientos equipados o que puedan ser equipados con apoyacabezas**

- 5.4.1. La presencia del apoyacabezas no deberá ser una causa suplementaria de peligro para los ocupantes del vehículo. En particular, no deberá comportar, en todas las posiciones de utilización, ni asperezas peligrosas ni aristas vivas capaces de acrecentar el riesgo o la gravedad de las lesiones de los ocupantes.
- 5.4.2. Las partes de las caras anteriores y posteriores de los apoyacabezas situadas en la zona 1, definida en el punto 6.8.1.1.3, deberán superar el ensayo de absorción de energía.
- 5.4.2.1. Se considerará que se cumple este requisito si en los ensayos, realizados siguiendo el procedimiento especificado en el anexo 6, la desaceleración de la cabeza simulada no sobrepasa los 80 g continuos durante más de 3 ms. Además, no deberá haber bordes peligrosos durante el ensayo ni después del mismo.
- 5.4.3. Las partes de las caras anteriores y posteriores de los apoyacabezas situados en la zona 2, definidos en el punto 6.8.1.2.2, estarán rellenas de manera que se evite cualquier contacto directo de la cabeza con los componentes de la estructura y cumplirán los requisitos del punto 5.1.4 aplicables las partes posteriores de los asientos situadas en la zona 2.
- 5.4.4. Los requisitos enunciados en los puntos 5.4.2 y 5.4.3 no se aplicarán a las partes de las caras posteriores de los apoyacabezas diseñados para los asientos detrás de los cuales no haya otros asientos.
- 5.4.5. El apoyacabezas deberá estar fijado al asiento o, en su caso, a la estructura del vehículo de tal manera que, bajo el esfuerzo ejercido por la cabeza simulada durante el ensayo, ninguna parte rígida y peligrosa sobresalga del guarnecido del apoyacabezas o del anclaje del respaldo.
- 5.4.6. En el caso de un asiento provisto de apoyacabezas, se podrá considerar, previa aprobación del servicio técnico, que se cumplen las disposiciones del punto 5.1.3 si el asiento, equipado con apoyacabezas, cumple lo dispuesto en el punto 5.4.2.

5.5. **Altura de los apoyacabezas**

- 5.5.1. La altura de los apoyacabezas se medirá según lo establecido en el punto 6.5.
- 5.5.2. En el caso de los apoyacabezas cuya altura no sea regulable, esta no será inferior a 800 mm en los asientos delanteros ni a 750 mm en los demás asientos.
- 5.5.3. En el caso de los apoyacabezas cuya altura sea regulable:
- 5.5.3.1. La altura no será inferior a 800 mm en los asientos delanteros ni a 750 mm en los demás asientos. Este valor se obtendrá en una posición situada entre las posiciones más alta y más baja posibles en la regulación.
- 5.5.3.2. No habrá «posiciones de uso» con una altura inferior a 750 mm.
- 5.5.3.3. En el caso de los asientos que no sean los delanteros, los apoyacabezas podrán desplazarse a una posición con una altura inferior a 750 mm, siempre que el ocupante pueda darse cuenta fácilmente de que en esa posición no se debe usar el apoyacabezas.
- 5.5.3.4. En el caso de los asientos delanteros, los apoyacabezas podrán desplazarse automáticamente, cuando el asiento no esté ocupado, a una posición con una altura inferior a 750 mm, siempre que vuelvan automáticamente a la posición de uso cuando el asiento esté ocupado.
- 5.5.4. Las dimensiones mencionadas en los puntos 5.5.2 y 5.5.3.1 podrán ser inferiores a 800 mm en los asientos delanteros y a 750 mm en los demás asientos para dejar el espacio oportuno entre el apoyacabezas y la parte interior del techo, las ventanas o cualquier parte de la estructura del vehículo; no obstante, dicho espacio no será superior a 25 mm. En el caso de los asientos equipados con sistemas de desplazamiento y/o regulación, ello se aplicará en todas las plazas de asiento. Además, haciendo una excepción al punto 5.5.3.2, no habrá ninguna «posición de uso» con una altura inferior a 700 mm.
- 5.5.5. Como excepción a los requisitos de altura mencionados en los puntos 5.5.2 y 5.5.3.1, la altura de los apoyacabezas diseñados para su instalación en asientos o plazas de asiento centrales traseros no será inferior a 700 mm.

- 5.6. En el caso de un asiento que pueda llevar un apoyacabezas, se comprobará el cumplimiento de lo dispuesto en los puntos 5.1.3 y 5.4.2.
- 5.6.1. En el caso de un apoyacabezas de altura regulable, la altura de la parte del dispositivo en que descansa la cabeza, medida con arreglo a lo expuesto en el punto 6.5, no podrá ser inferior a 100 mm.
- 5.7. En el caso de un dispositivo de altura no regulable, no habrá discontinuidades de más de 60 mm entre el respaldo y el apoyacabezas. Si la altura del apoyacabezas se puede regular, este, en su posición más baja, no estará a más de 25 mm del punto más alto del respaldo. En el caso de los asientos o asientos corridos cuya altura sea regulable y que lleven apoyacabezas separados, este requisito se comprobará en todas las plazas del asiento o del asiento corrido.
- 5.8. En el caso de los apoyacabezas integrados, se considerará la zona situada:
- Por encima del plano perpendicular a la línea de referencia a 540 mm del punto R.
- Entre dos planos verticales longitudinales que pasen a 85 mm a una y otra parte de esa línea. En esta zona, se admitirán una o más discontinuidades que, independientemente de su configuración, tengan una distancia «a» superior a 60 mm, medida según lo descrito en el punto 6.7, a condición de que, una vez efectuado el ensayo adicional definido en el punto 6.4.3.3.2, se sigan cumpliendo los requisitos del punto 5.11.
- 5.9. En el caso de los apoyacabezas regulables en altura, se autorizarán en la parte utilizada como apoyacabezas una o más discontinuidades que, independientemente de su configuración, tengan una distancia «a» de más de 60 mm según lo establecido en el punto 6.7, siempre que, una vez realizado el ensayo complementario descrito en el punto 6.4.3.3.2, se sigan cumpliendo los requisitos del punto 5.11.
- 5.10. La anchura del apoyacabezas debe permitir que la cabeza tenga un apoyo conveniente para un individuo sentado normalmente. Según el procedimiento descrito en el punto 6.6, el apoyacabezas deberá cubrir una zona de al menos 85 mm a una y otra parte del plano mediano vertical de la plaza de asiento para la que el apoyacabezas está destinado.
- 5.11. El apoyacabezas y su anclaje estarán instalados de manera que el desplazamiento máximo X de la cabeza hacia atrás permitido por el apoyacabezas y medido conforme al procedimiento estático que se recoge en el punto 6.4.3, sea inferior a 102 mm.
- 5.12. El apoyacabezas y su anclaje deberán ser suficientemente resistentes para soportar sin rotura la carga establecida en el punto 6.4.3.6. En el caso de los apoyacabezas integrados al respaldo, los requisitos de este punto se aplicarán a las partes de la estructura del respaldo situadas por encima de un plano perpendicular a la línea de referencia a 540 mm del punto R.
- 5.13. Si el apoyacabezas es regulable, no deberá ser posible sobrepasar su altura máxima de utilización, salvo por acción voluntaria del usuario distinta de la de regulación.
- 5.14. Se considerará que, en lo que se refiere a la resistencia del respaldo y de sus dispositivos de enclavamiento, se cumplen los requisitos establecidos en el punto 6.2 en caso de que, después de efectuar el ensayo según lo dispuesto en el punto 6.4.3.6, no se hayan producido roturas del asiento o del respaldo; en caso contrario, deberá demostrarse que el asiento cumple los requisitos del punto 6.2.
- 5.15. **Requisitos especiales relativos a la protección de los ocupantes respecto al desplazamiento del equipaje**
- 5.15.1. Respaldos

Los respaldos y/o apoyacabezas, situados de tal modo que constituyan el límite delantero del compartimiento para equipaje, mientras todos los asientos están instalados y en la posición normal de uso que indique el fabricante, deberán ser suficientemente resistentes para proteger a los ocupantes del desplazamiento del equipaje en una colisión frontal. Se considerará satisfecho este requisito si, durante el ensayo descrito en el anexo 9 y después del mismo, los respaldos se

mantienen en la misma posición y los mecanismos de enclavamiento se mantienen instalados. No obstante, se admitirá la deformación de los respaldos y de sus sistemas de sujeción durante el ensayo, siempre que el contorno delantero de las partes del respaldo y/o los apoyacabezas sometidos a ensayo, que deberán tener una dureza superior a 50 Shore A, no se desplace por delante del plano vertical transversal que pase por:

- a) un punto situado 150 mm por delante del punto R del asiento de que se trate, en el caso de las partes del apoyacabezas;
- b) un punto situado 100 mm por delante del punto R del asiento de que se trate, en el caso de las partes del respaldo,

quedan excluidas las fases de recuperación de los bloques de ensayo.

En el caso de los apoyacabezas integrados, el límite entre el apoyacabezas y el respaldo estará definido por el plano perpendicular a la línea de referencia a 540 mm del punto R.

Todas las mediciones deberán realizarse en el plano longitudinal mediano del asiento o plaza de asiento correspondiente para cada plaza de asiento que constituya el límite delantero del compartimiento para equipaje.

Durante el ensayo descrito en el anexo 9, los bloques de ensayo deberán mantenerse detrás del respaldo o respaldos de que se trate.

5.15.2. Sistemas de separación

Si así lo solicita el fabricante del vehículo, el ensayo descrito en el anexo 9 podrá realizarse con los sistemas de separación instalados, en caso de que estos formen parte del equipo estándar del tipo concreto de vehículo.

Los sistemas de separación y la malla o tela metálica situada encima de los respaldos en su posición de uso normal deberán ser objeto de ensayo con arreglo al punto 2.2 del anexo 9.

Se considerará cumplido este requisito si durante el ensayo se mantienen en su posición los sistemas de separación. No obstante, se admitirá la deformación de los sistemas de separación durante el ensayo, siempre que el contorno delantero de las partes del respaldo (incluidas las partes de los respaldos y/o apoyacabezas, que tendrán una dureza superior a 50 Shore A) no se desplace por delante del plano vertical transversal que pase por:

- a) un punto situado 150 mm por delante del punto R del asiento de que se trate, en el caso de las partes del apoyacabezas;
- b) un punto situado 100 mm por delante del punto R del asiento de que se trate, en el caso de las partes del respaldo y las partes del sistema de separación distintas del apoyacabezas.

Por lo que respecta a los apoyacabezas integrados, el límite entre el apoyacabezas y el respaldo será el definido en el punto 5.15.1.

Todas las mediciones deberán realizarse en el plano longitudinal mediano del asiento o plaza de asiento correspondiente para cada plaza de asiento que constituya el límite delantero del compartimiento para equipaje.

Después del ensayo no podrá haber aristas vivas o desiguales que puedan aumentar el peligro o la gravedad de las lesiones de los ocupantes.

- 5.15.3. Los requisitos mencionados en los puntos 5.13.1. y 5.13.2 no serán aplicables a los sistemas de retención de equipajes que se activan automáticamente en caso de impacto. El fabricante deberá demostrar de manera satisfactoria para el servicio técnico que la protección que ofrecen dichos sistemas es equivalente a la descrita en los puntos 5.15.1. y 5.15.2.

6. ENSAYOS

6.1. **Especificaciones generales aplicables a todos los ensayos**

6.1.1. Para este ensayo se enclavará el respaldo, si es regulable, en una posición correspondiente a una inclinación hacia atrás, con relación a la vertical de la línea de referencia del torso del maniquí descrito en el anexo 3, lo más próxima posible a 25°, salvo indicación contraria del fabricante.

6.1.2. En caso de que un asiento, su mecanismo de enclavamiento y su instalación sean idénticos o simétricos respecto a otro asiento del vehículo, el servicio técnico podrá ensayar solo uno de esos asientos.

6.1.3. En el caso de los asientos con apoyacabezas regulable, los asientos se ensayarán con los apoyacabezas situados en la posición más desfavorable (generalmente, la más alta) que permita el sistema de regulación.

6.2. **Ensayo de resistencia del respaldo y de sus sistemas de regulación**

6.2.1. Se aplicará a la parte superior de la estructura del respaldo, a través de un elemento que simule la espalda del maniquí representado en el anexo 3 del presente Reglamento, una fuerza en dirección longitudinal, orientada hacia atrás, que produzca un momento de 53 daNm con relación al punto R. En caso de un asiento corrido, en que parte o la totalidad de la estructura de soporte (incluida la de los apoyacabezas) es común a más de una plaza de asiento, el ensayo se realizará simultáneamente en todas las plazas de asiento.

6.3. **Ensayo de resistencia del anclaje del asiento y su regulación y de los sistemas de enclavamiento y desplazamiento**

6.3.1. Se aplicará hacia delante a todo el armazón del vehículo una desaceleración longitudinal horizontal de 20 g como mínimo durante 30 ms, de conformidad con los requisitos que figuran en el punto 1 del anexo 7. Si así lo solicita el fabricante, podrá recurrirse como alternativa a los impulsos de ensayo descritos en el apéndice del anexo 9.

6.3.2. Se aplicará una desaceleración longitudinal hacia atrás, de acuerdo con el punto 6.3.1.

6.3.3. Se comprobará en todas las plazas de asiento el cumplimiento de los requisitos de los puntos 6.3.1 y 6.3.2. En el caso de los asientos equipados con apoyacabezas regulables, el ensayo se realizará con los apoyacabezas colocados en la posición más desfavorable (generalmente, la más alta) que permita el sistema de regulación. Durante el ensayo, el asiento estará colocado de manera que ningún factor externo pueda impedir la liberación de los sistemas de enclavamiento.

Se considerará que se cumplen dichas condiciones si el asiento se ensaya después de quedar regulado en una de las siguientes posiciones:

la regulación longitudinal fijada a un grado o 10 mm hacia atrás de la posición normal de conducción o de uso más avanzada, según las indicaciones del fabricante (si el asiento dispone de regulación vertical independiente, el cojín se colocará en su posición más alta);

la regulación longitudinal fijada a un grado o 10 mm hacia delante de la posición normal de conducción o de uso más atrasada, según las indicaciones del fabricante (si el asiento dispone de regulación vertical independiente, el cojín se colocará en su posición más baja), y, dado el caso, de conformidad con lo dispuesto en el punto 6.3.4.

6.3.4. En los casos en que la disposición de los sistemas de enclavamiento sea tal que, en una posición del asiento que no sea ninguna de las definidas en el punto 6.3.3, el reparto de las fuerzas sobre los dispositivos de enclavamiento y los anclajes de los asientos sea menos favorable que en cualquier posición definida en el punto 6.3.3, los ensayos se llevarán a cabo en esa posición menos favorable.

6.3.5. Se considerará que se cumplen las condiciones de ensayo del punto 6.3.1 si, a petición del fabricante, se sustituyen por un ensayo de colisión del vehículo completo en funcionamiento contra una barrera rígida, como se establece en el punto 2 del anexo 7 del presente Reglamento. En este caso, el asiento se regulará en las condiciones menos favorables de distribución de tensiones en el sistema de enclavamiento, de acuerdo con los puntos 6.1.1, 6.3.3 y 6.3.4.

6.4. Ensayo de las posiciones del apoyacabezas

- 6.4.1. Si el apoyacabezas es regulable, se colocará en la posición más desfavorable (generalmente, la más alta) que permita el sistema de regulación.
- 6.4.2. En caso de un asiento corrido, en que parte o la totalidad de la estructura de soporte (incluida la de los apoyacabezas) es común a más de una plaza de asiento, el ensayo se realizará simultáneamente en todas las plazas de asiento.
- 6.4.3. *Ensayo*
- 6.4.3.1. Todas las trazas, incluidas las proyecciones de la línea de referencia, se efectuarán en el plano vertical de simetría del asiento o de la plaza de asiento considerados (véase el anexo 5 del presente Reglamento).
- 6.4.3.2. La línea de referencia desplazada se determinará utilizando el maniquí al que se refiere el anexo 3 del presente Reglamento y aplicando a la parte del mismo que simula la espalda una fuerza inicial que reproduzca un momento hacia atrás, alrededor del punto R, de 37,3 daNm.
- 6.4.3.3. Con ayuda de una cabeza simulada esférica de 165 mm de diámetro se aplicará, perpendicularmente a la línea de referencia desplazada y a una distancia de 65 mm por debajo de la parte superior del apoyacabezas, una fuerza inicial que produzca un momento de 37,3 daNm alrededor del punto R, conservando la línea de referencia en su posición desplazada, según lo dispuesto en el punto 6.4.3.2.
- 6.4.3.3.1. Si la existencia de discontinuidades impide la aplicación de la fuerza mencionada en el punto 6.4.3.3 a 65 mm por debajo del punto más alto del apoyacabezas, se podrá reducir la distancia hasta que el eje de la fuerza pase por la línea central del elemento estructural más cercano a la discontinuidad.
- 6.4.3.3.2. En los casos descritos en los puntos 5.8 y 5.9, el ensayo se repetirá aplicando sobre cada discontinuidad, por medio de una esfera de 165 mm de diámetro, una fuerza:
- que pase por el centro de gravedad de la menor de las secciones de la discontinuidad, por planos transversales paralelos a la línea de referencia,
- y que produzca un momento de 37,3 daNm con relación al punto R.
- 6.4.3.4. Se determinará la tangente Y a la cabeza simulada esférica, paralela a la línea de referencia desplazada.
- 6.4.3.5. Se medirá la distancia X, establecida en el punto 5.11, que separa la tangente Y de la línea de referencia desplazada.
- 6.4.3.6. A fin de comprobar la eficacia del apoyacabezas, la fuerza inicial mencionada en los puntos 6.4.3.3. y 6.4.3.3.2 se aumentará en 89 daN, a menos que antes se produzca la rotura del asiento o del respaldo.

6.5. Determinación de la altura del apoyacabezas

- 6.5.1. Todas las trazas, incluida la proyección de la línea de referencia, se efectuarán en el punto vertical de simetría del asiento o de la plaza de asiento considerados, cuya intersección con el asiento determinará el contorno del apoyacabezas y del respaldo del asiento (véase la figura 1 del anexo 4 del presente Reglamento).
- 6.5.2. El maniquí descrito en el anexo 3 del presente Reglamento se instalará en posición normal sobre el asiento.
- 6.5.3. Para el asiento considerado se trazará, en el plano indicado en el punto 6.4.3.1, la proyección de la línea de referencia del maniquí representado en el anexo 3 del presente Reglamento.
- Se trazará la tangente S a la parte superior del apoyacabezas, perpendicular a la línea de referencia.
- 6.5.4. La distancia h del punto R a la tangente S representa la altura a tomar en consideración para la aplicación de los requisitos que figuran en el punto 5.5.

- 6.6. **Determinación de la anchura del apoyacabezas (véase la figura 2 del anexo 4 del presente Reglamento.)**
- 6.6.1. El plano S1, perpendicular a la línea de referencia y situado a 65 mm por debajo de la tangente S definida en el punto 6.5.3, determina sobre el apoyacabezas una sección delimitada por el contorno C.
- 6.6.2. La anchura del apoyacabezas a tomar en consideración para la aplicación de lo dispuesto en el punto 5, será la distancia L entre los planos verticales longitudinales P y P' sobre el plano S1.
- 6.6.3. La anchura del apoyacabezas se determinará también, si ha lugar, 635 mm por encima del punto R del asiento, midiéndose esta distancia a lo largo de la línea de referencia.
- 6.7. **Determinación de la distancia «a» de las discontinuidades del apoyacabezas (véase el punto 8 del presente Reglamento)**
- 6.7.1. La distancia «a» se determinará, para cada discontinuidad y en relación con la cara anterior del apoyacabezas, por medio de una esfera de 165 mm de diámetro.
- 6.7.2. La esfera entrará en contacto con la discontinuidad en un punto de la zona de discontinuidad que permita la introducción máxima de la esfera, sin que se aplique ninguna carga.
- 6.7.3. La distancia entre los dos puntos de contacto de la esfera con la discontinuidad será la distancia «a» que se deberá tomar para evaluar lo dispuesto en los puntos 5.8 y 5.9.
- 6.8. **Ensayos de comprobación de la disipación de energía en el respaldo y el apoyacabezas**
- 6.8.1. Las superficies de las partes posteriores de los asientos que se ensayen serán las situadas en las zonas definidas a continuación, con las que puede entrar en contacto una esfera de 165 mm de diámetro cuando el asiento está instalado en el vehículo.
- 6.8.1.1. Zona 1
- 6.8.1.1.1. En el caso de los asientos separados sin apoyacabezas, esta zona incluirá la parte posterior del respaldo entre los planos verticales longitudinales situados a 100 mm a cada lado del plano longitudinal mediano de la línea central del asiento, y por encima de un plano perpendicular a la línea de referencia a 100 mm por debajo del punto más alto del respaldo.
- 6.8.1.1.2. En el caso de los asientos corridos sin apoyacabezas, esta zona se extenderá entre los planos verticales longitudinales situados a 100 mm a cada lado del plano longitudinal mediano de cada plaza de asiento exterior designada, definida por el fabricante, y por encima de un plano perpendicular a la línea de referencia a 100 mm por debajo del punto más alto del respaldo.
- 6.8.1.1.3. En el caso de los asientos o asientos corridos con apoyacabezas, esta zona se extenderá entre los planos verticales longitudinales a cada lado, y a una distancia de 70 mm, del plano longitudinal mediano del asiento o de la plaza de asiento correspondiente y situado por encima del plano perpendicular a la línea de referencia a 635 mm del punto R. Para realizar el ensayo, si el apoyacabezas es regulable, se colocará en la posición más desfavorable (generalmente, la más alta) que permita el sistema de regulación.
- 6.8.1.2. Zona 2
- 6.8.1.2.1. En el caso de los asientos o asientos corridos sin apoyacabezas y los asientos o asientos corridos con apoyacabezas extraíbles o separados, la zona 2 se extenderá por encima de un plano perpendicular a la línea de referencia a 100 mm del punto más alto del respaldo, y en partes que no estén en la zona 1.
- 6.8.1.2.2. En el caso de los asientos o asientos corridos con apoyacabezas integrados, la zona 2 se extenderá por encima de un plano perpendicular a la línea de referencia a 440 mm del punto R del asiento o de la plaza de asiento correspondiente, y en partes que no estén en la zona 1.

6.8.1.3. Zona 3

- 6.8.1.3.1. La zona 3 es la parte del respaldo del asiento o de los asientos corridos situada por encima de los planos horizontales definidos en el punto 5.1.4.1.3, excepto las partes situadas en las zonas 1 y 2.

6.9. Métodos de ensayo equivalentes

Si se emplea un método que no esté especificado en los puntos 6.2, 6.3 y 6.4 y en el anexo 6, se deberá demostrar su equivalencia.

7. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

Los procedimientos de conformidad de la producción cumplirán las disposiciones del apéndice 2 del Acuerdo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) y los requisitos siguientes:

- 7.1. Todo vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento será fabricado de conformidad con el tipo homologado cumpliendo los requisitos expuestos en el punto 5. No obstante, en el caso de los apoyacabezas definidos en los puntos 2.12.2 y 2.12.3, nada impedirá que el vehículo esté conforme con el tipo de vehículo homologado, incluso si se comercializa con asientos no equipados con apoyacabezas.

- 7.2. El organismo competente que haya concedido la homologación podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de conformidad aplicados en cada unidad de producción. Dicho organismo podrá realizar asimismo controles aleatorios de vehículos fabricados en serie en relación con los requisitos que figuran en el punto 5.

8. SANCIONES POR DISCONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

- 8.1. La homologación concedida a un tipo de vehículo con arreglo al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el punto 7.1 o si los vehículos no superan los controles que se establecen en el punto 7.

- 8.2. Cuando una Parte en el Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que había concedido anteriormente, informará de ello inmediatamente a las demás Partes contratantes que aplican el presente Reglamento, mediante un impreso de notificación conforme al modelo recogido en el anexo 1 del presente Reglamento.

9. MODIFICACIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO Y EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN EN LO QUE CONCIERNE A LOS ASIENTOS, SUS ANCLAJES Y SUS APOYACABEZAS

- 9.1. Cada modificación del tipo de vehículo en lo que concierne a los asientos, sus anclajes y sus apoyacabezas deberá notificarse al servicio administrativo que homologó el tipo de vehículo. A continuación, el servicio podrá optar por una de las posibilidades siguientes:

- 9.1.1. Considerar que las modificaciones probablemente no tendrán consecuencias negativas apreciables y que en cualquier caso el vehículo sigue cumpliendo los requisitos.

- 9.1.2. Considerar que las modificaciones son suficientemente poco significativas para que los resultados especificados en los puntos 6.2, 6.3 y 6.4 sean verificados mediante cálculos basados en resultados de ensayos de homologación.

- 9.1.3. Exigir una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de realizar los ensayos.

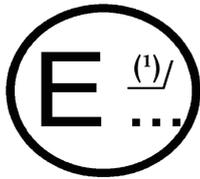
- 9.2. La confirmación o denegación de la homologación se comunicará a las Partes contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificándose las modificaciones, mediante el procedimiento indicado en el punto 4.3.

- 9.3. El organismo competente que expida la extensión de la homologación asignará un número de serie a dicha extensión e informará de ello a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un impreso de notificación conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
10. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN
- 10.1. Cuando el titular de una homologación cese completamente de fabricar un dispositivo homologado con arreglo al presente Reglamento, informará de ello al organismo que haya concedido la homologación. Tras la recepción de la correspondiente notificación, dicho organismo informará a las demás Partes contratantes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento mediante un impreso de notificación conforme al modelo recogido en el anexo 1 del presente Reglamento.
11. INSTRUCCIONES DE USO
- 11.1. En el caso de los asientos que lleven apoyacabezas regulables, los fabricantes facilitarán las instrucciones de uso, regulación, bloqueo y, en su caso, extracción de los apoyacabezas.
12. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE LA REALIZACIÓN DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
- Las Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría General de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de realizar los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que conceden la homologación y a los cuales deberán remitirse los impresos de certificación de la concesión, extensión, retirada o denegación de la homologación, expedidos en otros países.
13. DISPOSICIONES TRANSITORIAS
- 13.1. A partir de la fecha de entrada en vigor de la serie 06 de enmiendas, ninguna Parte contratante que lo aplique denegará la concesión de homologaciones CEPE con arreglo al presente Reglamento en su versión modificada por la serie 06 de enmiendas.
- 13.2. A partir del 1 de octubre de 1999, las Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento concederán homologaciones CEPE únicamente si se cumplen los requisitos que figuran en el presente Reglamento, modificado por la serie 06 de enmiendas.
- 13.3. A partir del 1 de octubre de 2001, las Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento podrán denegar el reconocimiento de homologaciones que no hayan sido concedidas con arreglo a la serie 06 de enmiendas del presente Reglamento.
- 13.4. A partir de la fecha de entrada en vigor de la serie 07 de enmiendas, ninguna Parte contratante que lo aplique denegará la concesión de homologaciones CEPE con arreglo al presente Reglamento en su versión modificada por la serie 07 de enmiendas.
- 13.5. Transcurrido un plazo de 24 meses a partir de la entrada en vigor de la serie 07 de enmiendas, las Partes contratantes que apliquen el presente Reglamento únicamente concederán la homologación CEPE si el tipo de vehículo que se somete a homologación cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por la serie 07 de enmiendas.
- 13.6. Transcurrido un plazo de 48 meses a partir de la entrada en vigor de la serie 07 de enmiendas, las homologaciones existentes con arreglo al presente Reglamento dejarán de ser válidas, excepto en el caso de los tipos de vehículo que cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por la serie 07 de enmiendas.
-

ANEXO 1

NOTIFICACIÓN

[formato máximo: A4 (210 x 297 mm)]



expedida por:

Nombre de la administración:

.....
.....
.....

relativa a: ⁽²⁾

- LA CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN
- LA EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN
- LA DENEGACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN
- LA RETIRADA DE LA HOMOLOGACIÓN
- EL CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN

de un tipo de vehículo en lo que concierne a la resistencia de los asientos y de sus anclajes, en el caso de los asientos equipados o que puedan ser equipados con apoyacabezas, o de asientos que no puedan ser equipados con dichos dispositivos, y a las características de los apoyacabezas con arreglo al Reglamento nº 17

Nº de homologación: Nº de extensión:

1. Denominación comercial o marca del vehículo:
2. Tipo de vehículo:
3. Nombre y dirección del fabricante:
4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante:
.....
5. Descripción de los asientos:
6. Número de asientos equipados o que puedan ser equipados con apoyacabezas, regulables o no regulables:
7. Descripción de los sistemas de regulación, desplazamiento y enclavamiento del asiento o de sus partes y descripción del sistema de protección de los ocupantes contra el desplazamiento del equipaje:
.....
8. Descripción del anclaje de los asientos:
9. Posición longitudinal de los asientos durante los ensayos:
10. Vehículo presentado para homologación el:
11. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos de homologación:
12. Fecha del acta de ensayo expedida por dicho servicio:
13. Número del acta de ensayo expedida por dicho servicio:
14. Observaciones:

15. Homologación concedida/denegada/extendida/retirada ⁽²⁾:
16. Motivos de la extensión (si procede):
17. Emplazamiento de la marca de homologación en el vehículo:
18. Lugar:
19. Fecha:
20. Firma:
21. Se adjuntan a esta notificación los siguientes documentos, que llevan el número de homologación antes indicado:
- dibujos, diagramas y planos de los asientos, sus anclajes al vehículo, los sistemas de regulación y desplazamiento de los asientos y sus partes, y sus dispositivos de enclavamiento;
 - fotografías de los asientos, sus anclajes, los sistemas de regulación y desplazamiento de los asientos y sus partes, y sus dispositivos de enclavamiento, así como del sistema suplementario de protección de los ocupantes contra el desplazamiento del equipaje.

Nota: En el caso de los asientos equipados con los apoyacabezas definidos en los puntos 2.12.2. y 2.12.3 del presente Reglamento, el apoyacabezas deberá estar representado en todos los planos, diagramas y fotografías.

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

⁽²⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2

DISPOSICIÓN DE LA MARCA DE HOMOLOGACIÓN

Modelo A

(véanse los puntos 4.4, 4.4.1, 4.4.2. y 4.4.3 del presente Reglamento)

Vehículo con al menos un asiento equipado o que pueda ser equipado con apoyacabezas



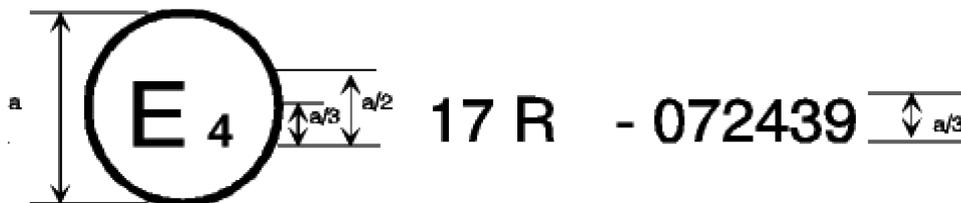
a = 8 mm min.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en los Países Bajos (E4) en lo que concierne a la resistencia de los asientos equipados o que pueden ser equipados con apoyacabezas y a las características de los apoyacabezas, de conformidad con el Reglamento n° 17, con el número de homologación 072439. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que el Reglamento ya incluía la serie 07 de enmiendas en el momento de la homologación. La marca de homologación que figura arriba muestra también que el tipo de vehículo fue homologado con arreglo al Reglamento n° 17 en lo que concierne a la resistencia de todos los asientos del vehículo que no están equipados ni pueden estarlo con apoyacabezas.

Modelo B

(véanse los puntos 4.4, 4.4.1, y 4.4.2 del presente Reglamento)

Vehículo con asientos no equipados o que no pueden ser equipados con apoyacabezas



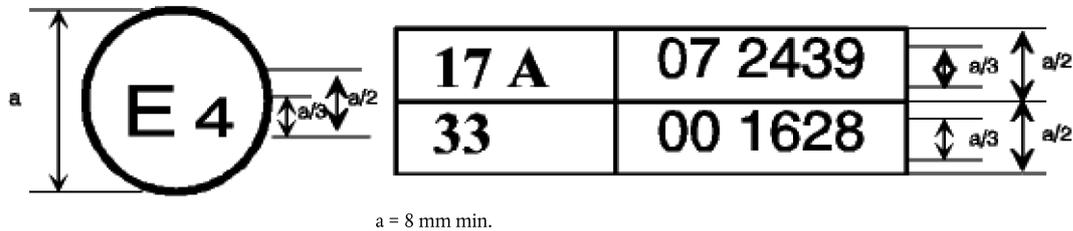
a = 8 mm min.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión tiene asientos no equipados o que no pueden ser equipados con apoyacabezas y que ha sido homologado en los Países Bajos (E4) en lo que concierne a la resistencia de los asientos y de sus anclajes, de conformidad con el Reglamento n° 17, con el número de homologación 072439. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que el Reglamento ya incluía la serie 07 de enmiendas en el momento de la homologación.

Modelo C

(véase el punto 4.5 del presente Reglamento)

Vehículo con al menos un asiento equipado o que pueda ser equipado con apoyacabezas



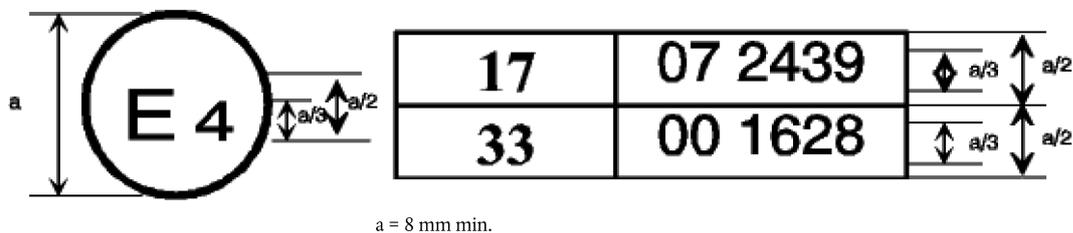
Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo tiene como mínimo un asiento equipado o que puede ser equipado con apoyacabezas y que ha sido homologado en los Países Bajos (E4), de conformidad con los Reglamentos n° 17 y n° 33 ⁽¹⁾.

Los números de homologación indican que, en las fechas en que se concedió la homologación, el Reglamento n° 17 incluía la serie 07 de enmiendas, pero el Reglamento n° 33 aún se mantenía en su forma original. La marca de homologación que figura arriba muestra también que el tipo de vehículo fue homologado con arreglo al Reglamento n° 17 en lo que concierne a la resistencia de todos los asientos del vehículo que no están equipados ni pueden estarlo con apoyacabezas.

Modelo D

(véase el punto 4.5 del presente Reglamento)

Vehículo con asientos no equipados o que no pueden ser equipados con apoyacabezas



Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo tiene asientos no equipados o que no pueden ser equipados con apoyacabezas y que ha sido homologado en los Países Bajos (E4), de conformidad con los Reglamentos n° 17 y n° 33 ⁽¹⁾. Los números de homologación indican que, en las fechas en que se concedió la homologación, el Reglamento n° 17 incluía la serie 07 de enmiendas, pero el Reglamento n° 33 aún se mantenía en su forma original.

⁽¹⁾ El segundo número se ofrece únicamente a modo de ejemplo.