

382L0318

19. 5. 82

Diario Oficial de las Comunidades Europeas

Nº L 139/9

DIRECTIVA DE LA COMISIÓN

de 2 de abril de 1982

de adaptación al progreso técnico de la Directiva 76/115/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor

(82/318/CEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Visto el Tratado consuetudinario de la Comunidad Económica Europea,

Artículo 1

Vista la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre homologación de los vehículos a motor y de sus remolques⁽¹⁾, modificada en último lugar por la Directiva 90/1267/CEE⁽²⁾ y, en particular, su artículo 11,

Los Anexos I, II y III de la Directiva 76/115/CEE se modificarán de conformidad con el Anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Vista la Directiva 76/115/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor⁽³⁾, modificada en último lugar por la Directiva 81/575/CEE⁽⁴⁾ y, en particular, su artículo 6,

1. A partir del 1 de octubre de 1982, los Estados miembros *no* podrán, en lo que se refiere a los vehículos a motor de la categoría M₁ y por motivos que se refieran a los anclajes de los cinturones de seguridad,

Considerando que el Consejo, en interés de la seguridad en carretera y mediante la Directiva 81/575/CEE ha extendido a todas las categorías de vehículos a motor el ámbito de aplicación de la Directiva 76/115/CEE, limitado hasta entonces a la categoría M₁ definida en el Anexo I de la Directiva 70/156/CEE; que la extensión del ámbito de aplicación de dicha Directiva ha sido posible gracias a los progresos técnicos realizados entretanto; que, no obstante, la efectividad de dicha medida exige la adaptación a la ampliación del campo de aplicación de las prescripciones y pruebas previstas en dicha Directiva; que, además, la experiencia adquirida durante la aplicación de la Directiva ha puesto de manifiesto la necesidad de una mejor adaptación de determinadas disposiciones a las condiciones reales de prueba;

— denegar, a un tipo de vehículo a motor, la homologación CEE o la expedición del documento previsto en el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE, o la homologación de alcance nacional;

— prohibir la primera puesta en circulación de los vehículos,

si los anclajes de los cinturones de seguridad de dicho tipo de vehículo o de dichos vehículos se ajustan a las disposiciones de la Directiva 76/115/CEE modificada por la presente Directiva.

Considerando que las disposiciones de la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité para la adaptación al progreso técnico de las directivas tendentes a la eliminación de los obstáculos técnicos a los intercambios en el sector de los vehículos a motor,

2. A partir del 1 de octubre de 1983 y, en lo que se refiere a los vehículos de la categoría M₁, los Estados miembros,

— no podrán expedir el documento previsto en el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE a un tipo de vehículo a motor cuyos anclajes de los cinturones de seguridad no cumplan las disposiciones de la Directiva 76/115/CEE, modificada por la presente Directiva,

— podrán denegar la homologación de alcance nacional de los tipos de vehículos a motor cuyos anclajes de los cinturones de seguridad no cumplan las disposiciones de la Directiva 76/115/CEE modificada por la presente Directiva.

(1) DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

(2) DO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 34.

(3) DO nº 24 de 30. 1. 1976, p. 6.

(4) DO nº 209 de 29. 7. 1981, p. 30.

Para determinados cabriolés o vehículos descapotables homologados en virtud de las disposiciones del número

4.3.2. del Anexo I de la Directiva 76/115/CEE en su versión inicial, la fecha arriba indicada se sustituirá por la fecha 1 de octubre de 1986.

3. A partir del 1 de octubre de 1984, los Estados miembros podrán prohibir la primera puesta en circulación de los vehículos de la categoría M₁ cuyos anclajes de los cinturones de seguridad no cumplan las disposiciones de la Directiva 76/115/CEE modificada por la presente Directiva.

No obstante, dicha disposición no se aplicará a determinados cabriolés o vehículos descapotables homologados en virtud de las disposiciones del número 4.3.2 del Anexo I de la Directiva 76/115/CEE en su versión inicial.

Artículo 3

1. A partir del 1 de octubre de 1982, los Estados miembros no podrán, en lo que se refiere a los vehículos a motor de categorías que no sean la M₁ y por motivos que se refieran a los anclajes de los cinturones de seguridad,

- denegar, a un tipo de vehículo a motor, la homologación CEE o la expedición del documento previsto en el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE o la homologación de alcance nacional,
- prohibir la primera puesta en circulación de los vehículos, si los anclajes de los cinturones de seguridad de dicho tipo de vehículo o de dichos vehículos cumplieren las disposiciones de la Directiva 76/115/CEE modificada por la presente Directiva.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 anterior, los Estados miembros no podrán, por motivos que se refieran a los anclajes de los cinturones de seguridad,

- denegar, hasta el 30 de septiembre de 1986, la homologación CEE o la expedición del documento previsto en el último guión del apartado 1 del artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE, o la homologación de alcance nacional, de un tipo de vehículo de las categorías N₂ y N₃,
- prohibir, hasta el 30 de septiembre de 1987, la primera puesta en circulación de los vehículos de dichas categorías,

si dicho tipo de vehículo o dichos vehículos no estuvieren dotados de anclajes para cinturones de seguridad.

Artículo 4

Los Estados miembros aplicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva, a más tardar, el 30 de septiembre de 1982 e informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 2 de abril de 1982.

Por la Comisión

Karl-Heinz NARJES

Miembro de la Comisión

ANEXO

Modificaciones de los Anexos de la Directiva 76/115/CEE

ANEXO I — DEFINICIONES, SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN CEE, HOMOLOGACIÓN CEE, DISPOSICIONES, PRUEBAS, CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN, INSTRUCCIONES

- 1.9. En la versión inglesa, deberá suprimirse la expresión «*tip-up*».
- 2.2.1. El número 2.2.1 se redactará de la siguiente manera:
- « 2.2.1. dibujos de conjunto de la estructura de vehículo a escala adecuada, indicando los emplazamientos de los anclajes y anclajes efectivos (en su caso) y dibujos detallados de los anclajes y de la estructura en la que estén fijados; »
- 4.4.1. El número 4.1.1 se redactará de la siguiente manera:
- « 4.1.1. El punto H es un punto de referencia de acuerdo con la definición del número 1.1 del Anexo III de la Directiva 77/649/CEE, determinado según el procedimiento que se indica en dicha Directiva.
- 4.1.1.1. El punto H' es el punto de referencia que corresponde al punto H en 4.1.1 y que deberá determinarse para todas las posiciones normales de uso del asiento.
- 4.1.1.2. El punto R es el punto de referencia de un asiento definido en el número 1.2 del Anexo III de la Directiva 77/649/CEE. »
- 4.1.2. El número 4.1.2 se modificará de la siguiente manera:
- « 4.1.2. La línea de referencia es la recta definida en el número 3.4 del Anexo III de la Directiva 77/649/CEE. »
- 4.1.4. El número 4.4 se modificará de la siguiente manera:
- « 4.1.4. El punto C es un punto situado a 450 mm por encima y en la vertical del punto R. No obstante, si la distancia S definida en el número 4.1.6 fuere igual o superior a 280 mm y si el fabricante escogiere la fórmula optativa $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ del número 4.4.4.3, la distancia vertical entre C y R deberá ser de 500 mm. »
- 4.1.5. La expresión « punto H » se sustituirá por la expresión « punto H' ».
- 4.1.6.2.1. El número 4.1.6.2.1 se redactará de la siguiente manera:
- « 4.1.6.2.1. el plano P relativo a la posición del conductor será el que sea paralelo al plano de simetría longitudinal del vehículo que pase verticalmente por el centro del plano del volante, colocado en su posición media si es regulable. »
- 4.1.6.2.3. La última línea se redactará de la siguiente manera:
- « $A \geq 300 \text{ mm}$ si la banqueta estuviere prevista para más de dos pasajeros. »
- 4.3.4. La siguiente frase se añadirá al final del número 4.3.4:
- « En este caso serán suficientes dos anclajes inferiores. »
- 4.4.2.3. El número 4.4.2.3 se suprimirá.
- 4.4.3. En la versión neerlandesa, añadirse el término « effectief ».

4.4.3.1. El número 4.4.3.1 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.3.1. Los ángulos α_1 y α_2 deberán situarse entre 30° y 80° en todas las posiciones normales de uso del asiento. Si, en el caso de los asientos delanteros de los vehículos de la categoría M_1 , uno al menos de los ángulos α_1 y α_2 fuere constante en todas las posiciones normales de uso del asiento, su valor deberá ser de $60^\circ \pm 10^\circ$.»

4.4.3.2. El número 4.4.3.2 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.3.2. En el caso de las banquetas de vehículos de categorías que no sean la M_1 , los asientos traseros y los asientos ajustables conforme a lo dispuesto en el número 1.12 que tengan un ángulo de inclinación inferior a 20° (ver figura 1 del Anexo III), los ángulos α_1 y α_2 podrán ser inferiores al mínimo previsto en el número 4.4.3.1, siempre que no sean inferiores a 20° en ninguna posición de uso del asiento.»

4.4.4.1. El número 4.4.4.1 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.4.1. Cuando se utilice una guía de correa o un dispositivo análogo que afecte a la posición de los anclajes efectivos superiores, esta posición se determinará normalmente suponiendo que la línea central longitudinal de la correa pasa por un punto J_1 definido mediante los tres segmentos siguientes a partir de un punto R:

RZ: segmento de la línea de referencia que, medida a partir del punto R hacia arriba, tendrá una longitud de 530 mm;

ZX: segmento perpendicular al plano medio longitudinal del vehículo, que, medido a partir del punto Z hacia el costado del anclaje, tendrá una longitud de 120 mm;

X J_1 : segmento perpendicular al plano definido mediante los segmentos RZ y ZX, medido a partir del punto X hacia adelante, tendrá una longitud de 60 mm.

El punto J_2 se determinará por simetría con el punto J_1 respecto al plano vertical longitudinal que pase por la línea de referencia definida en el número 4.1.2 del maniquí sentado en la plaza de asiento de que se trate.»

4.4.4.2. El número 4.4.4.2 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.4.2. El anclaje efectivo superior deberá encontrarse debajo del plano FN perpendicular al plano longitudinal mediano del asiento que forma un ángulo de 65° con la línea de referencia. Para los asientos traseros, dicho ángulo podrá reducirse a 60° . El plano FN estará situado de forma que corte la línea de referencia en un punto D, así, $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. No obstante, cuando $S \leq 200 \text{ mm}$, $DR = 675 \text{ mm}$.»

4.4.4.3. El número 4.4.4.3 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.4.3. El anclaje efectivo superior deberá encontrarse detrás del plano FK perpendicular al plano longitudinal mediano del asiento que corte la línea de referencia en un ángulo de 120° en un punto B, así, $BR = 260 \text{ mm} + S$. Si $S \leq 280 \text{ mm}$, el fabricante podrá utilizar $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$, según lo prefiera.»

4.4.4.5. «H» deberá sustituirse por «R».

4.4.4.6. El número 4.4.4.6 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.4.6. El anclaje efectivo superior deberá estar situado por encima de un plano horizontal que pase por el punto C definido en el número 4.1.4.»

4.4.4.7. El número 4.4.4.7 se redactará de la siguiente manera:

«4.4.4.7. Además del anclaje que se exige en el número 4.3.1, podrán preverse otros anclajes efectivos superiores, si se cumple alguna de las siguientes condiciones:

4.4.4.7.1. que los anclajes suplementarios se ajusten a las prescripciones de los números 4.4.4.1 a 4.4.4.6;

- 4.4.4.7.2. que los anclajes suplementarios puedan utilizarse sin la ayuda de herramientas, se ajusten a las prescripciones de los números 4.4.4.5 y 4.4.4.6 y estén situados en una de las zonas determinadas por traslación vertical de 80 mm hacia arriba o hacia abajo de la zona descrita en la figura 1 del Anexo III;
- 4.4.4.7.3. que el anclaje o anclajes se destinen a un cinturón-arnés se ajusten a las prescripciones del número 4.4.4.6, se encuentren detrás del plano transversal que pasa por la línea de referencia y estén situados:
- 4.4.4.7.3.1. en el caso de un solo anclaje, en la parte común a los dos diedros que tengan por aristas las verticales que pasan por los puntos J_1 y J_2 definidos en el número 4.4.4.1 y cuyas sesiones horizontales se representan en la figura 2 del Anexo III;
- 4.4.4.7.3.2. en el caso de los anclajes, en aquél de los dos diedros más arriba definidos que convenga, siempre que cada anclaje no se separe más de 50 mm de la posición simétrica del otro anclaje con relación al plano P definido en el número 4.1.6 del asiento de que se trate.»

4.5.1. En la versión neerlandesa, sustitúyase «(7,16 duim)» por «(7/16)».

Después del número 4.5.1 se añadirán los nuevos números 4.5.2 y 4.5.3 siguientes:

- «4.5.2. Cuando el fabricante haya equipado al vehículo con cinturones de seguridad montados en todos los anclajes prescritos para el asiento de que se trate, no será necesario que dichos anclajes se ajusten a las prescripciones del número 4.5.1, si se ajustan a las otras prescripciones de la presente Directiva. Las prescripciones del número 4.5.1 tampoco se aplicarán a los anclajes suplementarios contemplados en el número 4.4.4.7.3.»
- «4.5.3. El cinturón deberá poder quitarse del anclaje sin dañar a éste último.»

5.1.2. El número 5.1.2 se redactará de la siguiente manera:

- «5.1.2. Los asientos deberán estar montados y colocados en la posición de conducción o de uso escogido por el servicio técnico encargado de las pruebas de homologación, por ser la menos favorable desde el punto de vista de la resistencia. La posición de los asientos deberá estar indicada en el acta. Si el asiento tuviere un respaldo cuya inclinación fuere regulable, dicho respaldo deberá bloquearse de acuerdo con las especificaciones del fabricante, o, a falta de dichas especificaciones, deberá bloquearse de manera que forme un ángulo efectivo lo más próximo posible a los 25°, para los vehículos de las categorías M_1 y N_1 y a los 15° para los vehículos de cualquier otra categoría.»

5.3.2. Sustitúyase «10° + 5° grados» por «10° ± 5° grados».

5.3.3. En la versión neerlandesa, sustitúyase la palabra «kort» por «snel.»

5.3.5.1. El número 5.3.5.1 se completará de la siguiente manera:

- «En caso de que además de los anclajes a los que se refiere el número 4.3 se hayan previsto anclajes suplementarios, éstos deberán someterse a la prueba que se establece en el número 5.4.5, durante la cual la fuerza les será transmitida mediante un dispositivo que reproduzca la geometría del tipo de cinturón destinado a fijarse en dichos anclajes.»

Los números 5.4.1.2, 5.4.1.3, 5.4.2.1 y 5.4.2.2 se completarán de la siguiente manera:

- «Para los vehículos que no sean de las categorías M_1 y N_1 , la carga de prueba será de 675 daN ± 20 daN.»

5.4.3. El número 5.4.3 se completará de la siguiente manera:

- «Para los vehículos que no sean de las categorías M_1 y N_1 , la carga de prueba será de 1 110 daN ± 20 daN.»

5.4.4.2. El número 5.4.4.2 se completará de la siguiente manera:

«Para los vehículos que no sean de las categorías M₁ y N₁, dicha carga será igual a 10 veces el peso del asiento completo.»

Después del número 5.4.4.2, se añadirá el nuevo número 5.4.5 siguiente:

- «5.4.5. Prueba de los anclajes de cinturones de seguridad de tipos especiales.
- 5.4.5.1. Se aplicará una carga de prueba de 1 350 daN ± 20 daN a un dispositivo de tracción (ver Anexo IV, figura 2) acoplado a los anclajes de dicho tipo de cinturón mediante un dispositivo que reproduzca la geometría de la correa o correas situadas en la parte superior del torso.
- 5.4.5.2. Simultáneamente, se aplicará una fuerza de tracción de 1 350 daN ± 20 daN a un dispositivo de tracción (ver figura 3 del Anexo IV) acoplado a los dos anclajes inferiores.
- 5.4.5.3. Para los vehículos que no sean de las categorías M₁ y N₁, la carga será de 675 daN ± 20 daN.»

5.5.2. El número 5.5.2 se redactará de la siguiente manera:

- «5.5.2. En los vehículos que estuvieren dotados de sistemas de desplazamiento y de bloqueo de los asientos que permitan salir del vehículo a los ocupantes de todos los asientos dichos sistemas deberán todavía poderse accionar manualmente una vez haya cesado de aplicarse la fuerza de tracción.»

ANEXO II — ANEXO AL CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CEE DE UN TIPO DE VEHÍCULO EN LO QUE SE REFIERE A LOS ANCLAJES DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD

Nota (1): El texto de las explicaciones se sustituirán por el siguiente:

- «“A” para un cinturón de tres puntos;
“B” para un cinturón subabdominal;
“S” para los tipos especiales de cinturones: en este caso, precítese en “Observaciones” de que tipo de cinturón se trata;
“A”, “Br” o “S” para los cinturones que incluyan retractores;
“Are”, “Bre” o “Sre” para los cinturones dotados de retractores y de dispositivos de absorción de energía en al menos un anclaje.»

El Anexo III se modificará de la siguiente manera:

ANEXO III

Figura 1

Zonas de emplazamiento de los anclajes efectivos

$DR = 315 + 1,8 S$

$BR = 260 + S$

Salvo disposicion en contrario de las prescripciones de los números 4.4.4.2, 4.4.4.3 y 4.4.4.6 del Anexo I

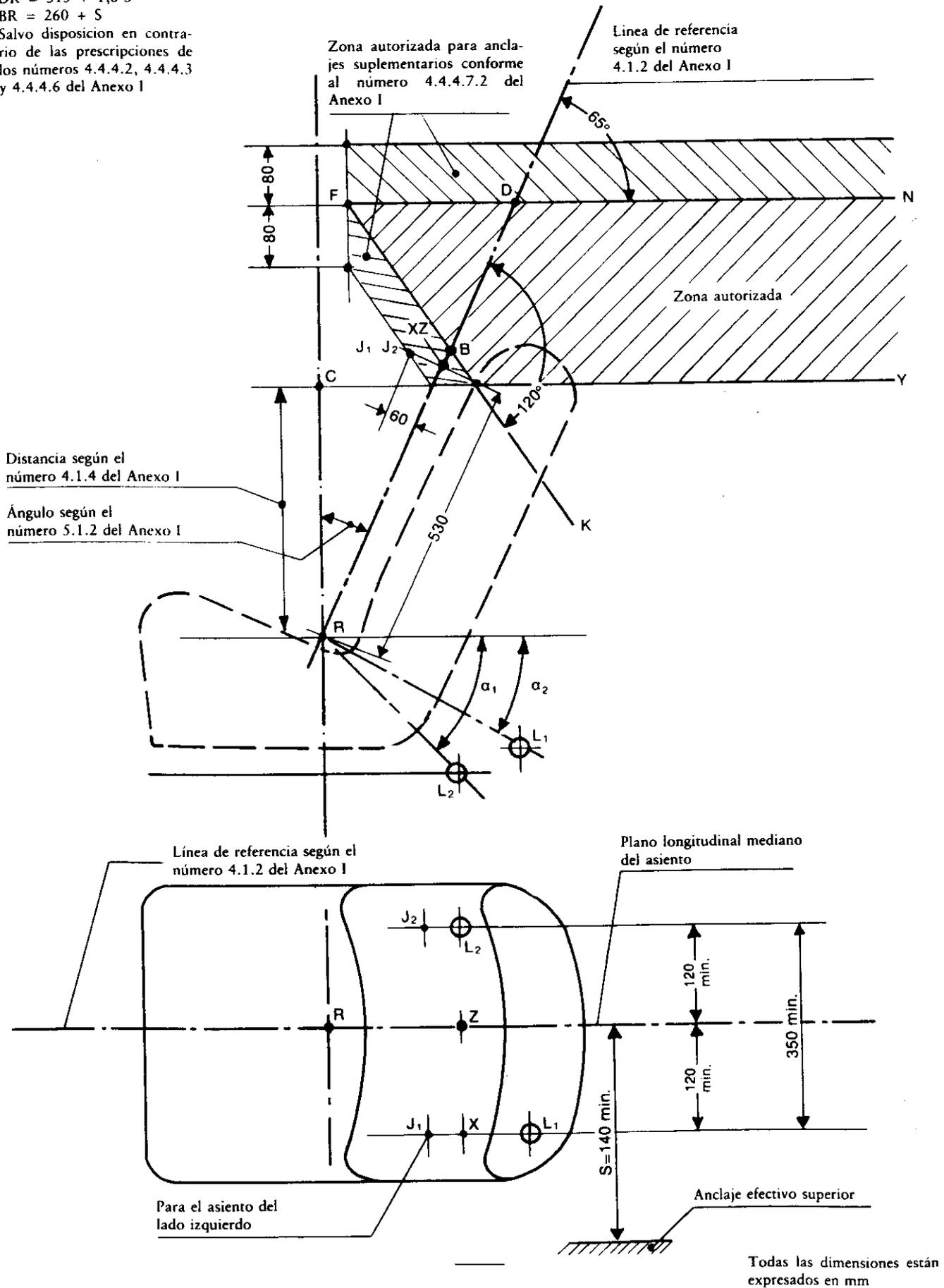
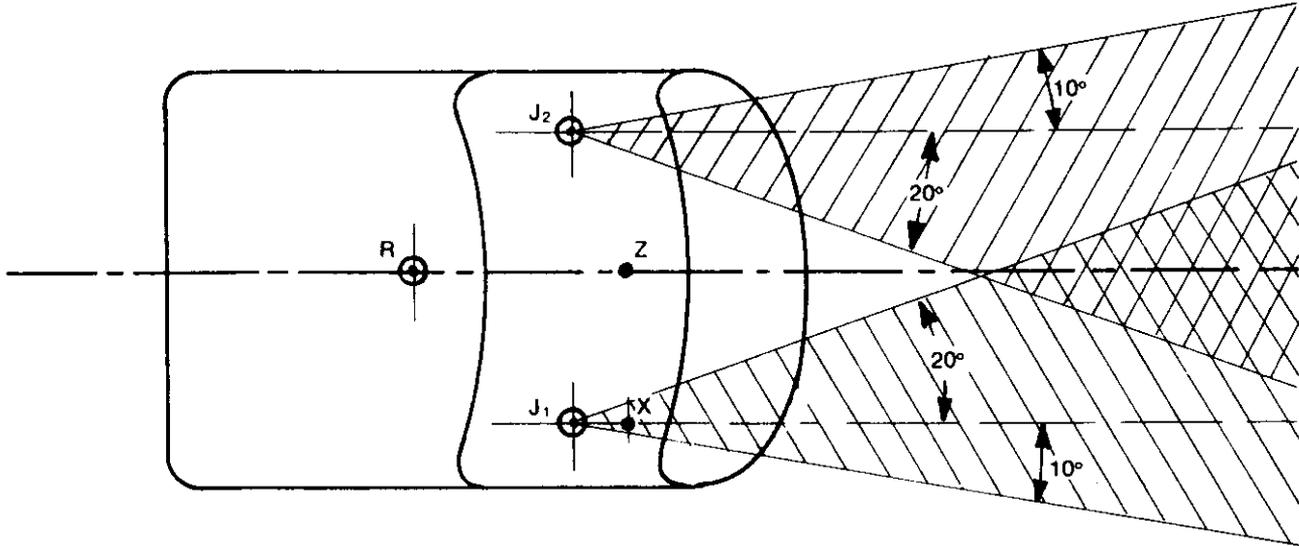


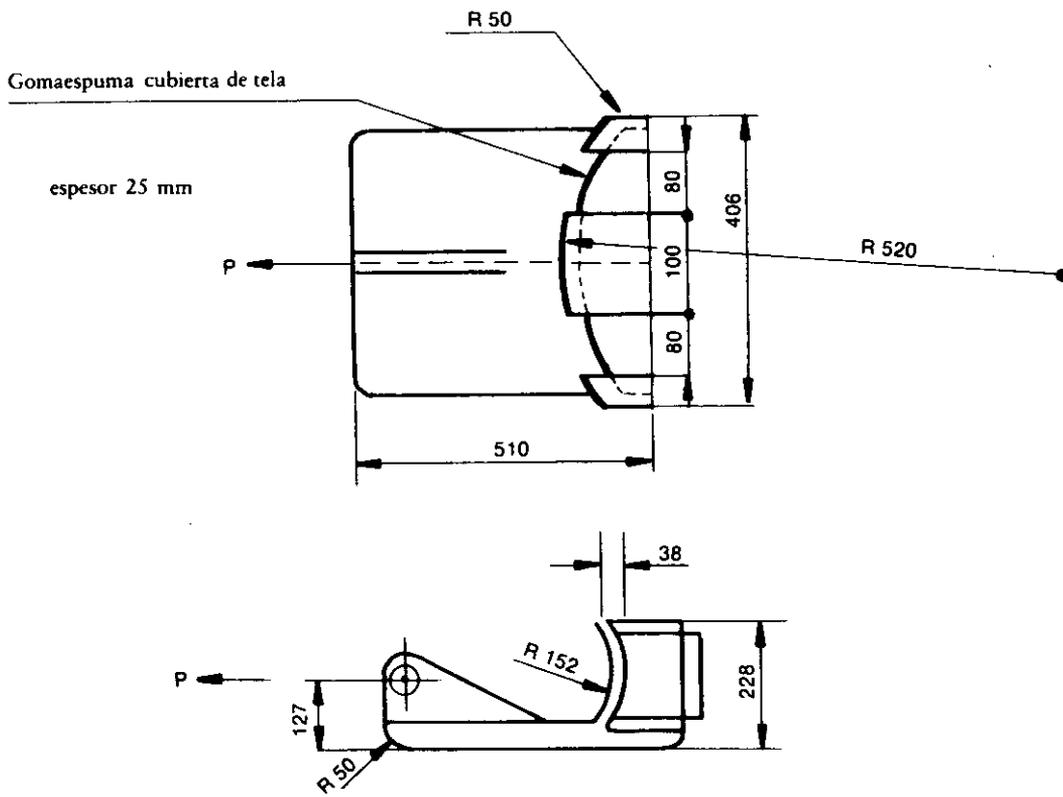
Figura 2

Anclajes efectivos superiores según el número 4.4.4.7.3 del Anexo I



El Anexo IV se completará con la siguiente figura 3

Figura 3



Todas las dimensiones están expresadas en mm