

**Secretaría de Transporte****TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS****Resolución 11/2006**

Incorporación al Capítulo IV - La Carrocería- del "Manual de Especificaciones Técnicas para Vehículos de Transporte Automotor de Pasajeros", del Apartado 2, Estructura de Asientos y Requisitos Mecánicos para el Anclaje de Asientos. Vigencia.

Bs. As., 12/1/2006

VISTO el Expediente Nº S01:0097836/2004 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley Nº 24.449, conjuntamente con su reglamentación, aprobada por el Decreto Nº 779 del 20 de noviembre de 1995, en su Artículo 28 prevé las condiciones de seguridad activas y pasivas que todo vehículo que se fabrique en el país o se importe debe cumplir para poder ser liberado al tránsito público.

Que en el citado artículo se establece que la SECRETARIA DE TRANSPORTE del, en ese entonces, MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, es la autoridad competente en todo lo referente a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias del mismo.

Que la Ley Nº 24.449 en su Artículo 29 establece que los vehículos de transporte de pasajeros deben ser diseñados específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad y comodidad del usuario.

Que por la Resolución Nº 606 de fecha 18 de diciembre de 1975 de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS del ex-MINISTERIO DE ECONOMIA, fueron aprobadas las normas y las condiciones técnico-constructivas que deben reunir las unidades que prestan servicios regulares de transporte de pasajeros por automotor, mediante el "REGLAMENTO PARA LA HABILITACION DE VEHICULOS DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS".

Que conforme prevé la Resolución Nº 606/75 en su Punto 5 "ACTUALIZACION Y RECTIFICACIONES" de la Sección Primera "INTRODUCCION" la misma será pasible de experimentar continuas modificaciones.

Que la Resolución Nº 395 de fecha 23 de junio de 1989 de la ex-SECRETARIA DE TRANSPORTE y OBRAS PUBLICAS del ex-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, modificó la denominación del mencionado Reglamento, por la de "MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS".

Que el Capítulo IV – LA CARROCERIA – del citado manual, establece las condiciones generales que deben satisfacer los asientos de las unidades afectadas al transporte de pasajeros.

Que en el correspondiente acápite no existen prescripciones vinculadas con la resistencia de los asientos y de sus anclajes a las carrocerías.

Que la experiencia indica, que en algunos accidentes se ha verificado que las condiciones estructurales de los asientos, así como sus vinculaciones a la carrocería eran pasibles de mejoras tendientes a asegurar, incluso en condiciones muy desfavorables, se encuentren en grado de retener a los asientos en su posición original.

Que la condición técnica enunciada tiene una relación directa con la seguridad de los pasajeros y el personal de conducción.

Que en lo relativo a la resistencia estructural de los asientos puede aplicarse la prescripción técnica establecida en el Anexo B.3. "Anclajes de Asientos" del Decreto Nº 779/95, norma que era aplicable sólo a los vehículos de las categorías técnicas M1 y N1.

Que en lo concerniente al anclaje de los asientos a la estructura del rodado, se han analizado algunas normas internacionales, las cuales no eran de aplicación inmediata en nuestro medio por la carencia del equipamiento necesario para su implementación práctica y porque tales trabajos no guardan relación con las escalas de producción que maneja la industria carrocera nacional.

Que, no obstante, se ha establecido un procedimiento de ensayo que mejora la condición de anclaje de los asientos a la carrocería.

Que la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, ha preparado los informes técnicos que brindan el correspondiente sustento técnico a la medida propuesta.

Que el cuerpo técnico de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, ha evaluado que el sector carrocerero nacional, en general compuesto por pequeñas y medianas industrias, requiere de un plazo prudencial para incorporar nuevos estándares de seguridad, en virtud a los desarrollos tecnológicos que los mismos traen asociados.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete, conforme lo establecido en el Artículo 9º del Decreto Nº 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que la presente resolución se dicta en virtud de las atribuciones conferidas por los Decretos Nros. 958 de fecha 16 de junio de 1992, modificado por su similar Nº 808 de fecha 21 de noviembre de 1995, 656 de fecha 29 de abril de 1994, 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 y 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

Artículo 1º — Agréguese al Capítulo IV – LA CARROCERIA- del "MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS", aprobado por la Resolución Nº 395 de fecha 23 de junio de 1989 de la ex-SECRETARIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS del ex-MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, el Apartado 2 (ESTRUCTURA DE ASIENTOS Y REQUISITOS MECANICOS PARA EL ANCLAJE DE ASIENTOS) que como Anexo I y II forman parte de la presente resolución en SIETE (7) fojas.

Art. 2º — Lo establecido en el Artículo 1º entrará en vigencia a partir de los TRESCIENTOS SESENTA (360) días corridos de la publicación en el Boletín Oficial, debiendo contar todas las unidades habilitadas a partir de dicha fecha con asientos y anclajes que cumplan la mencionada prescripción técnica.

Art. 3º — Comuníquese a las entidades representativas de los fabricantes de carrocerías y del transporte automotor de pasajeros. Cumplido, gírense las presentes actuaciones a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para la prosecución de su trámite.

Art. 4º — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Ricardo R. Jaime.

ANEXO I

MANUAL DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Capítulo IV – LA CARROCERIA

2. ESTRUCTURA DE ASIENTOS

2.1. OBJETO:

Establece los requisitos mecánicos de las estructuras de los asientos para vehículos para el transporte de pasajeros por automotor de la categoría técnica M3, a fin de minimizar la posibilidad de falla como resultado de las fuerzas que se generan en el caso de un accidente.

2.2. ALCANCE:

Se aplica a los asientos destinados a los pasajeros, el auxiliar de abordaje y el acompañante que dispone la unidad.

2.3. METODO DE ENSAYO

2.3.1. Los asientos deberán satisfacer en su aspecto estructural, las prescripciones técnicas de solicitud estática establecidas en el Anexo B.3. del Decreto Nº 779/95, considerando que los mismos no están munidos de cinturón de seguridad.

2.3.2. Para la ejecución de los ensayos estáticos, el asiento será instalado en un banco de fijación, fuera de la carrocería, el que se asume perfectamente rígido.

2.3.3. El ensayo podrá ser realizado o supervisado por el INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL (INTI), Universidad Nacional que cuente con laboratorios para ensayos mecánicos o la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT).

2.3.4. Las empresas carroceras deberán instalar exclusivamente asientos que se encuentren debidamente aprobados, para lo cual deberán solicitar a los proveedores de asientos que acrediten en las correspondientes facturas "el asiento modelo X cumple la Resolución S.T. Nº YY/OZ según protocolo de ensayo Nº W emitido por ..."

2.3.5. Los autopartistas fabricantes de asientos, deberán presentar al carroceros y a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, copia autenticada del protocolo de ensayo del prototipo que represente fielmente los detalles constructivos de la serie original en producción, por única vez, por cada modelo de asientos doble que fabrique.

2.3.6. El relatorio de ensayo deberá contener.

2.3.6.1. Descripción del espécimen de ensayo, fabricante, tipo de asiento, modelo o cualquier observación que permita su identificación.

2.3.6.2. Planos de detalle del asiento.

2.3.6.3. Fotografías del conjunto antes y después de los ensayos (se deberá disponer de un fondo blanco cuadriculado de 10 x 10 cm).

2.3.6.4. Informe pormenorizado de la totalidad de los ensayos realizados y conclusión respecto a la conformidad de los mismos.

2.3.6.5. Una copia autenticada del Informe de ensayos deberá ser entregada a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT).

2.4. Los asientos deberán ser instalados en las carrocerías mediante un sistema de anclajes que posea una resistencia estructural que satisfaga el procedimiento de ensayo establecido en el Anexo II de la presente resolución.

2.5. La COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, podrá brindar conformidad técnica a las estructuras y anclajes de asientos que cumplan con el Reglamento Nº 14 de la Comunidad Económica Europea siempre que se acrediten los ensayos por Laboratorios reconocidos a nivel nacional o internacional.

2.6. Responsable: el fabricante de asientos responderá por el ensayo descripto anteriormente ante el último interviniente en el proceso de fabricación para vehículos armados en etapas, Ley Nº 24.449 – Decreto Reglamentario Nº 779/95 o ante quien corresponda.

ANEXO II

REQUISITOS MECANICOS PARA EL ANCLAJE DE ASIENTOS

1. OBJETO:

La presente norma establece los requisitos de anclaje de los asientos de los vehículos para el transporte de pasajeros por automotor de la Categoría Técnica M3, a fin de minimizar la posibilidad de falla en los anclajes de los asientos como resultado de las fuerzas que se generan en el caso de un accidente.

2. ALCANCE:

Se aplica a los asientos que dispone la unidad, incluidos los de los pasajeros, acompañante o auxiliar de abord.

3. DEFINICIONES (ver figura 1):

3.1. Banco de fijación: consistirá en una estructura representativa de la carrocería con todos los detalles constructivos representativos del montaje real de los asientos en su etapa de producción. En el caso que los asientos se vinculen al piso y al lateral de la carrocería alcanzará con una fracción de estructura que reproduzca el piso en la zona de anclaje de la pata del asiento y que reproduzca el lateral hasta el antepecho

de ventanilla, si el asiento se vincula directamente al piso no será necesario reproducir el lateral de la estructura.

3.2. Estructura del asiento: consiste en una estructura que reproduce fielmente la geometría y los puntos de anclaje del asiento original, aunque el mismo estará reforzado asumiéndose rígido. El ensayo se realizará sobre una estructura de asiento doble

3.3. Viga Fija: componente estructural destinado a distribuir la fuerza de aplicación en forma distribuida sobre el respaldo simulado del asiento.

3.4. Punto de aplicación de la fuerza: es un punto sobre la viga fija donde se aplicará la fuerza, el mismo esta situado a una altura de CUARENTA Y CINCO (45) cm desde la base de fijación del asiento.

3.5. Línea de referencia: es un indicador vertical fijado solidariamente al asiento, el que permitirá establecer la deformación angular máxima que presenta el asiento una vez finalizado el ensayo producto de las eventuales deformaciones plásticas que ocurran en las posiciones de anclaje.

3.6. Colapso: rotura neta del vínculo.

4. METODO DE ENSAYO

4.1. Se preparará una estructura representativa del piso y lateral del ómnibus (el lateral deberá estar presente sólo en aquellos casos donde el asiento tiene uno o varios de sus puntos de anclaje sobre dicho lateral).

4.2. Se instala la estructura del asiento en el banco de fijación.

4.3. La instalación deberá corresponderse fielmente con la utilizada en la producción de los rodados (es decir se utilizarán el mismo tipo y calidad de bulones, arandelas, piezas especiales, piezas de refuerzo, tipo y técnica de los roscados, apriete de la bulonería, entre otros).

4.4. Se aplica en el punto de aplicación una fuerza longitudinal, horizontal y hacia adelante, de una intensidad variable, cuyo valor máximo alcanza VEINTE (20) veces el peso del asiento.

4.5. Se aplica en el punto de aplicación una fuerza longitudinal, horizontal igual que en el punto anterior pero hacia atrás, de una intensidad variable cuyo valor máximo alcanza VEINTE (20) veces el peso del asiento.

4.6. La tolerancia en la carga efectivamente aplicada, podrá tener una desviación máxima del MAS MENOS DOS POR CIENTO ($\pm 2\%$) del valor especificado, magnitud que deberá ser medida con una celda de carga calibrada.

4.7. La fuerza será aplicada a través de un ciclo de carga que demandará DIEZ (10) segundos hasta alcanzar la carga máxima, seguido de DIEZ (10) segundos a carga máxima para finalizar con una liberación del esfuerzo en un lapso de DIEZ (10) segundos.

La aplicación y liberación de la carga será gradual.

4.8. Una vez finalizado el ensayo y registrado su resultado, se volverá a cargar el asiento con una fuerza hacia adelante, hasta el colapso de uno de sus anclajes, debiéndose indicar la fuerza y deformación alcanzada.

En el caso de asientos que presenten fijación lateral sobre la carrocería, el primer punto de fallo o colapso deberá producirse sobre este anclaje. Asegurando en consecuencia la fijación tipo "fusible".

Se establece el límite técnico de DOS MIL KILOGRAMOS FUERZA (2.000 kgf) como fuerza máxima para la ejecución de este ensayo, de no producirse el colapso bajo este esfuerzo se dejará consignado dicho resultado en el protocolo de ensayo.

4.9. El anclaje de los asientos simples sólo será ensayado si presenta un número de vínculos con la carrocería menor a la mitad del asiento doble, siempre que dichos anclajes presenten la misma caracterización técnica a la de los asientos dobles.

4.9.1. En caso que fuera necesario el ensayo, se aplicará una fuerza de VEINTE (20) veces su peso, bajo idénticas condiciones a las establecidas para el asiento doble.

4.10. El asiento del conductor será montado a la carrocería con una calidad de anclajes igual o superior a la ejecución aplicada en los asientos de los pasajeros.

5. RESULTADOS DEL ENSAYO

5.1. El relatorio de ensayo deberá contener.

5.1.1. Planos de detalle de los anclajes, con la correspondiente especificación técnica de la totalidad de los componentes del anclaje.

5.1.2. Diagrama de carga.

5.1.3. Fotografías del conjunto antes y después del ensayo (se deberá disponer de un fondo blanco cuadriculado de 10 x 10 cm) .

5.1.4. Fotografías de cada uno de los anclajes antes y después del ensayo.

5.1.5. Angulo que presenta la línea de referencia respecto a la vertical.

5.2. El ensayo se considerará como aprobado, si una vez finalizado el ciclo de carga, ninguno de los anclajes colapso y la "línea de referencia" fijada al asiento no presenta un ángulo mayor a QUINCE GRADOS (15°).

6. ALCANCE

El ensayo de los anclajes podrá ser extensivo a diversos tipos de asientos, siempre que la disposición de su base de apoyo y anclajes sean similares al asiento ensayado y los esfuerzos de corte y tracción sobre los anclajes no sean superiores al prototipo ensayado.

FIGURA 1

