

Orden 26-10-1983 Transporte escolar

ORDEN DE 26-10-1983 DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA SOBRE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REGLAMENTARIAS PARA VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE ESCOLAR Y DE MENORES

BOE de 4-11-1983

1.º 1. Las especificaciones técnicas reglamentarias a las que se refiere el apartado 3 del art. 4.º del Real Decreto 2296/1983, de 25 de agosto, serán las que se establecen en los anexos I, II, III y IV a la presente Orden ministerial.

2. A efectos de lo dispuesto en el epígrafe d) de dicho apartado, el elemento fijo de protección será el descrito en el anexo III, salvo en los casos en que estuviesen ya instalados cinturones de seguridad homologados y fijados, mediante los anclajes descritos en el anexo IV.

2.º 1. Los vehículos con antigüedad superior a los diez años e inferior a dieciocho, contados desde su primera matriculación, podrán dedicarse al transporte escolar, siempre que su titular acredite simultáneamente:

a) Haber realizado transporte escolar en la misma Empresa con anterioridad a los diez años de antigüedad, contados desde su primera matriculación.

b) Haber pasado de forma satisfactoria una inspección extraordinaria realizada conforme a lo dispuesto en la presente Orden ministerial.

2. La acreditación de haber realizado con anterioridad transporte escolar, a que se hace referencia en el apartado anterior, se efectuará mediante la exhibición de, al menos, uno de los documentos que se señalan a continuación:

a) Tarjeta ITV, en la que se señale su aptitud para el transporte escolar.

b) Certificado del Instituto Nacional de Asistencia y Protección Escolar (INAPE).

c) Certificado de un Colegio de enseñanza.

3.º 1. A efectos de lo dispuesto en el art. 4.º, ap. 1, inciso a), del Real Decreto 2296/1983, de 25 de agosto, no podrán dedicarse al transporte escolar los autobuses procedentes de subastas de Organismos oficiales, salvo justificación adecuada de que el vehículo tiene una antigüedad inferior a diez años.

2. Esta justificación puede ser acreditada mediante certificado extendido por el Organismo oficial que subasta el vehículo o certificado de fabricación del fabricante del autobastidor de dicho vehículo.

4.º Las inspecciones extraordinarias deberán efectuarse, en todos los casos, por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas o, en su caso, por las Direcciones Provinciales del Ministerio de Industria y Energía, que verificarán:

a) Que el vehículo supera satisfactoriamente todas las comprobaciones efectuadas con los equipos de una estación ITV, y que comprenden la revisión de los elementos siguientes:

1. Estructura chasis:

Largueros.

Travesaños.

Piso y bajos.

2. Ruedas y suspensión:

Neumáticos.

Alineación de ruedas.

Rodamientos.

Rótulas de dirección.

Brazo delantero de suspensión.

Brazo posterior de suspensión.

Orden 26-10-1983 Transporte escolar

Elementos elásticos y topes.

Amortiguadores.

3. Grupo motriz:

Partes mecánicas del motor.

Sistema de alimentación (depósito de combustible y canalizaciones).

Precinto de la bomba de inyección.

Sistema de escape.

Contenido CO/opacidad de humos.

Instalación eléctrica.

Transmisión (caja de cambio y semiejes).

4. Frenos:

Freno de servicio (eficacia).

Freno de servicio (equilibrado).

Freno de servicio (juego inicial excesivo).

Latiguillo del freno.

Otros conductos.

Freno de estacionamiento (eficaz).

Freno de estacionamiento (juego inicial excesivo).

5. Dirección:

Articulaciones.

Caja de dirección y servodirección.

Volante, columna y topes de dirección.

Timonería.

Amortiguador.

6. Carrocería:

Puertas, cerraduras y bisagras.

Aletas, pasos de rueda y guardabarros.

Parabrisas.

Cinturones y barras de seguridad.

Parachoques.

Aristas vivas.

Asientos y pasillos.

Ventanillas y cristales.

Estribos.

7. Alumbrado:

Reglaje proyectores.

Intensidad luz proyectores.

Estado proyectores.

Luces de posición.

Luz de marcha atrás.

Alumbrado interior.

8. Visibilidad y señalización:

Limpiaparabrisas y lavaparabrisas.

Espejos retrovisores, interior y exteriores.

Luz placa matrícula y de S. P.

Luces de frenado.

Catadióptricos.

Luces indicadores de dirección y de emergencia.

Luces de niebla.

Luces de gálibo.

Avisador acústico.

Orden 26-10-1983 Transporte escolar

9. Instrumentos:

Tacógrafo.

10. Otros equipos:

Placas de matrícula y de S. P.

Placa posterior de los vehículos de más de 12 metros de longitud.

Triángulos de preseñalización.

Nivel de ruidos.

Antiparasitado radioeléctrico.

Extintores y repuestos.

b) La existencia de un certificado extendido en fecha reciente por un taller de reparación, debidamente inscrito en la especialidad, acreditativo del buen estado de los elementos esenciales de dirección, frenado, suspensión y transmisión del vehículo, siempre que dicho taller esté registrado y autorizado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma correspondiente o, en su caso, por la Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía.

c) La adecuación al transporte escolar, si procede, mediante la verificación del cumplimiento de los registros establecidos en los apartados 2, 3 y 4 del art. 4.º del Real Decreto 2296/1983, así como las especificaciones técnicas correspondientes que figuran como anexos I, II, III, o IV a la presente Orden ministerial.

5.º El certificado a que hace referencia el art. 2.º, b), anterior, deberá ajustarse al modelo que figura como anexo V a la presente Orden ministerial.

6.º La inspección extraordinaria a que hace referencia la presente Orden ministerial será válida a los efectos de la inspección técnica periódica reglamentaria que le corresponda en el momento de su realización, quedando ésta, no obstante sometida a las restantes inspecciones técnicas periódicas ordinarias, en base a su antigüedad o dedicación al transporte escolar.

7.º 1. Los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que efectúen inspecciones extraordinarias a vehículos dedicados al transporte escolar harán constar en la tarjeta ITV que cumplen las condiciones legalmente establecidas para que el vehículo pueda realizar el transporte escolar.

2. En cualquier caso, se deberá hacer constar, asimismo, el número de asientos, así como el número de ellos que por ser del tipo adecuado -entendiéndose como tal aquellos asientos que no están separados por un elemento rígido o que, siendo individuales, no estén separados entre sí más de cinco centímetros- pueden dar lugar a que sean autorizados a acomodar más niños que asientos.

8.º La certificación incorrecta o falsa, respecto a la condición de nuevos o buen estado de uso aparente, de los elementos esenciales de dirección, frenado, suspensión y transmisión del vehículo, extendida por un taller de reparación, será considerada infracción administrativa y sancionada con arreglo a lo establecido en la legislación vigente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales a que hubiere lugar.

9.º La inspección extraordinaria tendrá una validez de tres años, al término de los cuales deberá ser repetida, dándole una validez por idéntico período que la primera, en el supuesto de que su resultado sea favorable.

Disposición final.

En los casos de autocares que por su edad deban sufrir una inspección extraordinaria y estén prestando sus servicios en territorio nacional, situado fuera de la península donde no exista una estación ITV, la inspección podrá efectuarse por los medios que determine la Comunidad Autónoma o, en su caso, la Dirección Provincial del Ministerio de Industria y Energía correspondiente, sin

tener que trasladarse a una estación ITV.

ANEXO I

Especificaciones técnicas de las puertas de servicio.

1. Objeto.

La presente norma tiene por objeto determinar las características que han de cumplir las puertas de servicio a incorporar en los autobuses que se destinen al transporte escolar.

2. Definiciones.

2.1. Puerta de accionamiento automático. Es aquella puerta que no puede ser abierta por un pasajero nada más que después de su desenclavamiento por el conductor y que se vuelve a cerrar de nuevo automáticamente después de la salida o entrada de los pasajeros.

2.2. Puerta accionada por el conductor. Es aquella puerta que no puede ser abierta o cerrada si no es desde el puesto de conducción.

2.3. Sistema de inmovilización del vehículo. Dispositivo que impide ponerse un vehículo en movimiento mientras las puertas de servicio permanezcan abiertas.

Este dispositivo podrá estar combinado a cualquier equipo auxiliar, por ejemplo, bloque selector de la caja de cambio o cualquiera de los frenos, etc. De estar acoplado al sistema de frenos no tendrá un rendimiento superior al 15 por 100 de la eficacia de frenado.

3. Especificaciones generales.

3.1. En los autobuses provistos de dos o más entradas o salidas de servicio únicamente podrán ser accionadas por el conductor aquellas entradas o salidas que caigan dentro del campo de visión de aquél. El resto de las puertas de servicio y, en particular, aquellas que están situadas en el remolque de un autobús articulado han de ser accionadas automáticamente.

3.2. El conductor debe tener desde su asiento una perfecta visibilidad de las entradas y salidas de los pasajeros. Si la visibilidad directa no es suficiente, deberán instalarse dispositivos ópticos con los que pueda ver las zonas próximas interiores y exteriores de las puertas de servicio.

3.3. Las posiciones de apertura y cierre total de todas y cada una de las puertas de servicio, cualquiera que sea su tipo, deben señalizarse al conductor de manera visible, por ejemplo, por medio de testigos luminosos.

4. Especificaciones particulares.

4.1. Puertas de servicio de accionamiento automático.

4.1.1. Desenclavamiento del dispositivo de apertura.

4.1.1.1. Las puertas de accionamiento automático deben estar bloqueadas para impedir que los pasajeros las abran cuando el vehículo está en movimiento. No podrán ser abiertas por los pasajeros hasta después de que el conductor haya desenclavado el dispositivo de apertura por medio de un mando especial.

4.1.1.2. El desenclavamiento de la puerta de servicio por el conductor debe indicarse tanto en el interior como en el exterior del vehículo. Si la puerta está concebida para ser abierta también desde el exterior, el indicador (por ejemplo, pulsador luminoso o señal luminosa) estará en la proximidad de la puerta desenclavada.

4.1.2. Apertura de la puerta.

4.1.2.1. Después del desenclavamiento del dispositivo de apertura, un pasajero deberá poder abrir la puerta de servicio de la siguiente manera.

4.1.2.1.1. Desde el exterior; por ejemplo, presionando sobre un pulsador luminoso. Esta prescripción no se aplica si la puerta es destinada solamente como salida e indicada como tal.

4.1.2.1.2. Desde el interior, presionando sobre un pulsador luminoso.

4.1.3. Cierre de la puerta.

4.1.3.1. Cuando una puerta ha sido abierta, debe cerrarse automáticamente después de un cierto

Orden 26-10-1983 Transporte escolar

tiempo. Si en el intervalo en el que la puerta se cierra un pasajero solicita la entrada o salida del autobús, el tiempo que transcurre hasta que la puerta se vuelve a cerrar debe ser suficientemente largo. A este respecto, el vehículo estará provisto de un dispositivo adecuado activado por el pasajero.

4.1.3.2. Si un pasajero solicita entrar o salir del autobús mientras la puerta se cierra, el proceso de cierre debe interrumpirse automáticamente y la puerta debe retornar a la posición de abierto, mediante el accionamiento del dispositivo indicado en el punto 4.1.3.1 u otro dispositivo cualquiera.

4.1.3.3. Toda puerta de servicio que haya sido cerrada automáticamente conforme a las prescripciones de los puntos 4.1.3.1 y 4.1.3.2, debe poder volver a abrirse por un pasajero, conforme a las prescripciones del punto 4.1.2, a menos que el conductor la haya enclavado.

4.1.4. Dispositivos de seguridad.

4.1.4.1. El vehículo debe estar concebido de tal forma que los pasajeros que intenten utilizar las puertas de servicio no corran el riesgo de herirse ni se expongan a ningún otro peligro. A tal fin, el vehículo estará equipado de los dispositivos siguientes:

4.1.4.1.1. Burletes de protección suficientemente largos y elásticos sobre los bordes de las puertas de servicio o un dispositivo de cierre de dos tiempos, concebido de tal forma que la presión máxima de cierre no se ejerza hasta poco tiempo antes de la posición de cierre total.

4.1.4.1.2. Dispositivos que inviertan el proceso de cierre o lo interrumpan cuando exista una reacción en la puerta mayor de 150 N.

4.1.4.2. Debe proveerse al vehículo de las condiciones de seguridad precisas para que los viajeros que se encuentren de pie en el interior del vehículo y en las proximidades de la zona de desplazamiento de las puertas no corran riesgo alguno en el momento de su apertura.

4.1.4.3. Si el vehículo va provisto de un sistema de inmovilización deberá preverse en el puesto de conducción un testigo luminoso de color rojo, el cual permanecerá iluminado mientras esté activado dicho sistema.

El dispositivo podrá ser dejado inoperante mediante un procedimiento adecuado situado en el puesto de conducción cuando no se requiera su utilización.

4.1.5. Enclavamiento de las puertas.

4.1.5.1. El conductor debe poder enclavar las puertas directamente por medio de un pulsador. La posición de éste indicará al conductor la situación en que se encuentra el sistema. El pulsador se identificará y dispondrá de tal manera que no exista posibilidad de confusión con otros mandos.

4.1.5.2. Después del enclavamiento de la puerta:

4.1.5.2.1. Las puertas abiertas deben cerrarse en las condiciones descritas en el punto 4.1.3 y ser a continuación bloqueadas y permanecer cerradas si un pasajero intenta de nuevo abrirlas.

4.1.5.2.2. Las puertas cerradas deben permanecer bloqueadas de forma que no puedan ser maniobradas por los pasajeros.

4.1.5.3. Opcionalmente se admiten sistemas especiales de inmovilización del vehículo mientras las puertas de servicio permanezcan abiertas.

4.1.6. Interrupción del funcionamiento automático.

4.1.6.1. El conductor debe poder impedir el funcionamiento del mecanismo automático, por ejemplo, en el momento de subir o bajar personas minusválidas o en caso de fallo.

4.2. Puertas accionadas por el conductor.

4.2.1. Para la puerta de servicio delantera, situada en la proximidad inmediata del conductor y en su campo de visión directo, se aplicarán las siguientes disposiciones:

4.2.1.1. Se instalarán dispositivos conformes a las descripciones del punto 4.1.4.1.1.

4.2.1.2. El conductor debe poder impedir el movimiento de la puerta mientras se cierra y poder abrirla de nuevo.

4.2.2. Para la segunda puerta de servicio que no se encuentre en la proximidad inmediata del conductor ni en su campo de visión directo son aplicables las disposiciones del punto 4.1.4.

4.2.3. Los dispositivos especiales mencionados en el punto 4.1.5.3 son admisibles.

ANEXO II

Especificaciones dimensionales y de montaje de la pantalla situada detrás del conductor

1. Objeto.

Las presentes especificaciones tienen por objeto definir las características dimensionales y de montaje de la pantalla situada detrás del conductor.

2. Especificaciones.

2.1. El plano longitudinal medio de la pantalla será coincidente con el plano longitudinal medio del asiento del conductor.

2.2. La pantalla estará fabricada en vidrio de seguridad homologado o de material plástico transparente, inalterable en sus características de visión por el envejecimiento, y antirreflectante en ambos casos.

2.3. La distancia mínima o espacio libre existente entre la pantalla y un plano transversal vertical tangente a la parte frontal del cojín perteneciente a la primera fila de asientos situada detrás de aquélla será de 280 mm.

La figura se da únicamente a título orientativo. Cualquier otra ejecución es igualmente válida a condición de que se cumplan las especificaciones y dimensiones indicadas en este anexo.

ANEXO III

Especificaciones para protecciones de asientos enfrentados a pozos de escalera.

1. Objeto.

Las presentes especificaciones tienen por objeto definir las características dimensionales y de situación de las protecciones de asientos enfrentados a pozos de escalera.

2. Especificaciones.

2.1. Se instalarán en los puntos donde un viajero sentado corra el riesgo de ser proyectado hacia adelante dentro de un pozo de escalera como consecuencia de un frenado brusco.

2.2. Tendrá una altura mínima de 800 mm. por encima del suelo sobre el cual reposan los pies de los pasajeros y una longitud a partir de la pared de hasta 100 mm. como mínimo del eje medio longitudinal de la plaza sentada en la cual un pasajero está expuesto a este riesgo (ver figura núm. 1).

2.3. La distancia mínima o espacio libre existente entre el pasamanos y un plano transversal vertical tangente a la parte frontal del cojín perteneciente a la primera fila de asientos situada detrás de aquél será de 280 mm. Asimismo, y a partir del piso, se preverá un espacio mínimo libre de 100 mm.; este espacio estará delante del plano vertical transversal tangente al cojín del asiento (ver figura núm. 1).

2.4. El panel de protección intercalado entre las barras de protección estará fabricado de un material resistente e inastillable. Asimismo, tanto éste como los demás elementos de fijación estarán exentos de aristas vivas que pudieran originar lesiones a los viajeros.

2.5. La figura se da únicamente a título orientativo. Cualquier otra ejecución es igualmente válida a condición de que se cumplan las especificaciones y dimensiones indicadas en este anexo.

ANEXO IV

Especificaciones para la situación de los anclajes para cinturones de seguridad subabdominales.

1. Objeto.

Las presentes especificaciones tienen por objeto definir las características dimensionales y de situación de los anclajes para cinturones de seguridad en los asientos no protegidos por el respaldo

Orden 26-10-1983 Transporte escolar

de otro anterior o sin la protección expresa a los asientos enfrentados a pozos de escalera, según el anexo III.

2. Especificaciones.

- 2.1. Los anclajes para cinturones de seguridad serán simétricos con respecto al plano vertical longitudinal medio del asiento y estarán sólidamente fijados a la estructura del respaldo de éste.
 - 2.2. Los anclajes se situarán uno a cada lado de la citada estructura, a una distancia máxima de 350 mm. de la base del asiento (ver figura núm. 1.).
 - 2.3. Cada uno de los anclajes estará dotado de un taladro roscado a 7/16 UNF (x 20 TPI), clase 2B, para fijar los extremos del cinturón de seguridad.
 - 2.4. Los cinturones que se montarán en dichos anclajes serán del tipo subabdominal homologado.
- NOTA: La homologación estará de acuerdo con el Reglamento número 16 de la Comisión Económica para Europa, anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958.

ANEXO V

Certificado de reconocimiento del vehículo.

El abajo firmante con DNI o clave de identificación fiscal, como titular/responsable (Táchese lo que no proceda) del taller de reparaciones, sito en la calle, en la localidad de, provincia de, debidamente inscrito en la especialidad de mecánica con el número de Registro

Certifica:

Que los elementos esenciales de dirección, frenado, suspensión y transmisión del vehículo matrícula han sido examinados por uno de los procedimientos que se indican a continuación, y han sido encontrados en aparente buen estado de uso:

** Los elementos antes citados han sido desmontados y los que se indican en la factura adjunta han sido renovados con fecha

(Acompáñese factura de las piezas renovadas)

(**) Los elementos antes citados son objeto de mantenimiento preventivo a lo largo de los últimos años.

Fechas de las inspecciones:

.....

.....

(Acompáñese factura de las piezas renovadas)

(**) Los elementos antes citados han sido desmontados, no siendo reciso, por su buen estado aparente, efectuar renovación alguna. Fecha el desmontaje

El titular/responsable del taller (Táchese lo que no proceda)

Firma y sello:

(**) Márquese con una cruz el recuadro que corresponda a la situación que proceda.