

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados para ello por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Acuerdo.

Redactado en duplicado en Londres el 26 de abril de 1972, en español y en inglés, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,
ANTHONY ROYLE

Por el Gobierno del Estado Español,
GONZALO FERNANDEZ DE LA MORA

Según lo dispuesto en el artículo 10, el presente Acuerdo no entrará en vigor hasta que se hayan realizado las comunicaciones previstas.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 17 de noviembre de 1972.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

REGLAMENTO número 16 anexo al Acuerdo de Ginebra de 20 de marzo de 1958 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de los cinturones de seguridad para los ocupantes adultos de los vehículos automóviles.

1. CAMPO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a los cinturones de seguridad, distintos de los provistos de retráctores, destinados a ser instalados en los vehículos automóviles de tres o más ruedas, anclándolos sólidamente a la estructura y debiendo utilizarse separadamente, es decir, como dispositivos individuales, por los ocupantes adultos de los asientos que miran hacia adelante.

2. DEFINICIONES

2.1. Cinturón de seguridad (cinturón)

Conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse en un vehículo automóvil y concebido de forma que reduzca el riesgo de heridas para el usuario en caso de colisión o de deceleración brusca del vehículo, limitando las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario y sin transmisión de esfuerzos anormales sobre el mismo. Este conjunto se designa de forma general por el término «conjunto»; este término engloba igualmente todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.

2.1.1. Cinturón subabdominal.

Cinturón que pasa por delante del cuerpo del usuario a la altura de la pelvis y que constituye bien un cinturón en sí, bien uno de los elementos de un conjunto.

2.1.2. Cinturón diagonal.

Cinturón que pasa diagonalmente por delante del tórax, desde la cadera hasta el hombro del lado opuesto, que constituye bien un cinturón en sí, bien uno de los elementos de un conjunto que comprende también un cinturón subabdominal.

2.1.3. Cinturón tres puntos.

Todo conjunto formado por un cinturón subabdominal y un cinturón diagonal, anclado en tres puntos.

2.1.4. Cinturón arnés.

Cinturón que comprende un cinturón subabdominal y tirantes.

2.2. Tipo

Se entiende por cinturones de tipos diferentes los que presenten entre sí diferencias esenciales, pudiendo afectar estas diferencias particularmente a:

2.2.1. Las partes rígidas (hebillas, sujeciones, etc.).

2.2.2. El material, el tejido, las dimensiones y el color (1) de las correas.

2.2.3. La geometría del conjunto.

(1) En el caso de que un fabricante modifique el color de la correa con relación al del cinturón presentado a la homologación, la autoridad competente decidirá sobre la oportunidad bien de extender la homologación, bien de someter la nueva correa solamente a los ensayos que se refieren a la misma, a fin de comprobar el comportamiento del nuevo material con relación al homologado.

2.3. Correa

Elemento flexible destinado a sostener el cuerpo y a transmitir los esfuerzos a las piezas de anclaje, etc.

2.4. Hebilla de cierre

Dispositivo de apertura rápida, que permite al usuario ser sostenido por el cinturón. La hebilla puede incluir el dispositivo de ajuste.

2.5. Dispositivo de ajuste.

Dispositivo que permite ajustar el cinturón según las necesidades del usuario individual y la posición del asiento. El dispositivo de ajuste puede formar parte de la hebilla.

2.6. Pieza de fijación

Partes del cinturón, comprendidos los elementos de fijación necesarios, que permiten sujetarlo a los anclajes del vehículo.

2.7. Absorbedor de energía

Dispositivo destinado a disipar la energía independientemente de la correa o conjuntamente con ella y que forma parte de un conjunto.

2.8. Retractor

Dispositivo para el alojamiento total o parcial de la correa de un cinturón de seguridad.

2.9. Anclajes

Partes de la estructura del vehículo a las que deben sujetarse las piezas de fijación del cinturón.

3. PETICIÓN DE HOMOLOGACIÓN

3.1. La petición de homologación será presentada por el titular de la marca de fábrica o comercial, o por su representante debidamente acreditado.

3.2. Para cada tipo de cinturón la petición de homologación irá acompañada de:

3.2.1. Una descripción técnica del tipo de cinturón, indicando las correas y otros materiales utilizados, acompañada de dibujos de estas partes. La descripción mencionará el color del modelo presentado a la homologación.

3.2.2. Tres muestras del tipo de cinturón.

3.2.3. Diez metros de cada tipo de correa utilizada en el tipo de cinturón.

4. INSCRIPCIONES

Las muestras de un tipo de cinturón presentado para la homologación de acuerdo con las disposiciones del párrafo 3.2.2 anterior llevarán las inscripciones siguientes, claramente legibles e indelebles: nombre, iniciales o marca de fábrica o comercial del fabricante.

5. HOMOLOGACIÓN

5.1. Cuando las muestras de un tipo de cinturón presentadas de acuerdo con las disposiciones del párrafo 3 cumplen las disposiciones de los párrafos 4 y 6 al 10 del presente Reglamento, se concede la homologación.

5.2. Cada homologación implica la atribución de un número de homologación. Una misma parte contratante no podrá asignar este número a otro tipo de cinturón afectado por el presente Reglamento.

5.3. La homologación o denegación de homologación de un tipo de cinturón será comunicada a los países Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento por medio de una ficha conforme al modelo del anexo I del presente Reglamento y de un dibujo del cinturón (proporcionado por el solicitante de la homologación) en formato máximo A4 (210x297 mm.) o doblado a este formato y a una escala adecuada.

5.4. En todo cinturón conforme con un tipo homologado, en aplicación del presente Reglamento, se fijarán en lugar apropiado, además de las marcas prescritas en el párrafo 4 anterior, las indicaciones siguientes:

- 5.4.1. Una marca de homologación internacional compuesta:
- 5.4.1.1. De un círculo en cuyo interior esté inscrita la letra «E» seguida del número distintivo del país que haya concedido la homologación (2).
- 5.4.1.2. Del número de homologación situado debajo del círculo.
- 5.4.2. Del símbolo o símbolos adicionales siguientes, situados dentro de un cuadrado encima del círculo.
- 5.4.2.1. La letra «A», cuando se trate de un cinturón de tres puntos; la letra «B», cuando se trate de un cinturón subabdominal; la letra «C», cuando se trate de un cinturón arnés, y la letra «D», cuando se trate de un cinturón diagonal.
- 5.4.2.2. Los símbolos citados en el párrafo 5.4.2.1 se completarán con la letra «e» cuando se trate de un cinturón con dispositivo de absorción de energía.
- 5.5. El anexo 2 del presente Reglamento da ejemplos del esquema de la marca de homologación.
- 5.6. Las indicaciones citadas en el párrafo 5.4 pueden realizarse de forma que sean claramente legibles e indelebles por medio bien de una etiqueta, bien de un marcado directo. La etiqueta o el marcado deben poder resistir al uso.
- 5.7. Las etiquetas mencionadas en el párrafo 5.6 anterior pueden ser entregadas bien por la autoridad que ha concedido la homologación, bien, con su autorización, por el fabricante.

6. ESPECIFICACIONES GENERALES

- 6.1. Cada una de las muestras presentadas de acuerdo con el párrafo 3.2.2 deberá cumplir las especificaciones indicadas en los párrafos 6 a 10 del presente Reglamento.
- 6.2. El cinturón debe estar concebido y construido de tal forma que, cuando esté correctamente montado y colocado adecuadamente sobre el usuario, quede asegurado su buen funcionamiento y reduzca el riesgo de lesiones corporales en caso de accidente.
- 6.3. Las correas del cinturón no deben poder resultar peli-grosas por su configuración, especialmente en caso de rotura de una de ellas.

7. PARTES RÍGIDAS

7.1. Generalidades

- 7.1.1. Todas las partes rígidas del cinturón de seguridad, como hebillas, dispositivos de ajuste, piezas de fijación, etc., deben estar concebidas de forma que, cuando estén fijadas y colocadas, no aumenten, en caso de accidente, el riesgo de lesión corporal del portador del cinturón o de los demás ocupantes del vehículo. No deben tener aristas vivas susceptibles de provocar el desgaste o la rotura de las correas por frotamiento.
- 7.1.2. Todas las partes rígidas deben estar protegidas contra la corrosión. Después del ensayo de resistencia a la corrosión al que son sometidas de acuerdo con el párrafo 10.2, no debe poder descubrirse, por una parte, ninguna alteración susceptible de perjudicar al buen funcionamiento del dispositivo y, por otra, ninguna corrosión importante cuando las piezas son examinadas a simple vista por un observador calificado.
- 7.1.3. Las partes rígidas destinadas a absorber la energía o a sufrir o transmitir una carga no deben ser frágiles.

7.2. Hebilla

- 7.2.1. La hebilla debe estar concebida de manera que no exista posibilidad de utilización incorrecta. Esto significa, particularmente, que la hebilla no debe poder quedar en posición semicerrada. La forma de abrir la hebilla debe ser evidente. En cualquier parte en que la hebilla esté en contacto con el usuario, su anchura no debe ser inferior a la de la correa.
- 7.2.2. La hebilla, aun cuando no esté bajo tensión, debe permanecer cerrada cualquiera que sea la posición del vehículo. No debe poder abrirse por descuido o sin ejercer un esfuerzo sensible, pero debe permitir a otra persona librar del cinturón al ocupante. La hebilla debe ser fácil de utilizar y de

coger; debe poder abrirse con un movimiento sencillo con una u otra mano, tanto sin tensión como bajo la tensión prescrita en el párrafo 10.7.2. El botón de una hebilla, utilizado como mando de apertura, debe tener una superficie mínima de 4,5 centímetros cuadrados (0,7 pulgadas cuadradas), con anchura mínima de 10 mm. (0,4 pulgadas), para aplicar el esfuerzo necesario para la apertura.

7.2.3. La hebilla debe poder soportar operaciones repetidas y debe someterse a 500 ciclos de apertura y cierre; los muelles de las hebillas de cierre deben, además, ser accionados 4.500 veces en las condiciones de utilización normal.

7.2.4. La fuerza necesaria para abrir la hebilla, durante el ensayo en las condiciones previstas en el párrafo 10.7, no debe pasar de 11,8 daN (12 kgf, 27 libras), y el dispositivo de mando debe ser capaz de soportar este esfuerzo sin distorsión.

7.2.5. La hebilla será sometida a ensayos de resistencia, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 10.5.1. No debe romperse, ni deformarse gravemente, ni desprenderse a causa de la tensión resultante de la carga prescrita.

7.3. Dispositivo de ajuste

7.3.1. Un dispositivo de ajuste debe ser fácilmente accesible al usuario, de forma que puede ajustar fácilmente el cinturón en función de su corpulencia y de la posición del asiento del vehículo.

7.3.2. Las variaciones de la tensión de las correas no deben provocar cambios inopinados en el ajuste del cinturón.

7.3.3. El dispositivo de ajuste será sometido a ensayos de resistencia, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 10.5.1. No debe romperse ni soltarse a causa de la tensión resultante de la carga prescrita.

7.4. Piezas de fijación

Las piezas de fijación se someterán a ensayos de resistencia, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 10.5.2. No deben romperse ni desprenderse a causa de la tensión resultante de la carga prescrita.

8. CORREAS DEL CINTURÓN

8.1. Generalidades

8.1.1. Las correas deben tener características tales que la presión que ejercen sobre el cuerpo del usuario se reparta tan regularmente como sea posible en toda su anchura y que no se enrollen incluso bajo tensión. Deben tener capacidades de absorción y de disipación de energía.

8.1.2. Bajo una carga de 980 daN (1.000 kgf., 2.200 libras) la anchura de la correa no debe ser inferior a 43 milímetros (1 13/16 pulgadas). Se admite un mínimo de 46 milímetros (1 11/16 pulgadas) para los tirantes de un cinturón arnés. Se debe efectuar esta medida durante el ensayo de resistencia a la rotura prescrito en el párrafo 10.4, sin parar la máquina.

8.2. Resistencia después del acondicionamiento a la temperatura e higrometría ambientales

Para las dos muestras de correas acondicionadas de acuerdo con el párrafo 10.3.1, la carga de rotura de la correa, determinada según las disposiciones del párrafo 10.4, no debe ser inferior a la 1.470 daN (1.500 kgf., 3.300 libras). La diferencia entre las cargas de rotura de las dos muestras no debe pasar del 10 por 100 de la mayor carga de rotura medida.

8.3. Resistencia después de acondicionamiento especial

Para las dos muestras de correas acondicionadas de acuerdo con una de las disposiciones del párrafo 10.3, con excepción del párrafo 10.3.1, la carga de rotura de la correa debe ser por lo menos igual al 75 por 100 de la carga determinada en el ensayo citado en el párrafo 8.2, sin ser inferior a 1.470 daN (1.500 kgf., 3.300 libras). La autoridad competente puede suprimir uno o varios de estos ensayos si la composición del material utilizado o los datos ya disponibles los hacen superfluos.

9. CONJUNTO

9.1. El conjunto debe ser sometido al ensayo dinámico de acuerdo con las disposiciones del párrafo 10.8.

9.2. El ensayo dinámico se efectúa en dos conjuntos que no hayan sufrido carga anteriormente. Durante el ensayo se comprobará que se cumplen las condiciones siguientes:

9.2.1. El conjunto no debe romperse y la hebilla no debe abrirse.

(2) 1, para la República Federal de Alemania; 2, para Francia; 3, para Italia; 4, para los Países Bajos; 5, para Suecia; 6, para Bélgica; 7, para Hungría; 8, para Checoslovaquia; 9, para España; 10, para Yugoslavia; y 11, para el Reino Unido; los números siguientes serán asignados a los demás países en el orden cronológico de ratificación del Acuerdo sobre la adopción de condiciones uniformes de homologación y el reconocimiento recíproco de la homologación de los equipos y piezas de vehículos automóviles o de adhesión a este Acuerdo, y el Secretario general de la Organización de las Naciones Unidas comunicará a las Partes Contratantes del Acuerdo los números así asignados.

9.2.2. El desplazamiento hacia delante debe estar comprendido entre 100 milímetros (4 pulgadas) y 200 milímetros (8 pulgadas) a la altura de la pelvis para los cinturones subabdominales y entre 200 milímetros (8 pulgadas) y 300 milímetros (12 pulgadas) a la altura del tórax para los demás tipos de cinturones; el desplazamiento se refiere al nivel de los puntos de referencia mencionados en el anexo 4, figura 1, del presente Reglamento.

10. ENSAYOS

10.1. Utilización de las muestras presentadas para la homologación de un tipo de cinturón (ver anexo 7)

10.1.1. Son necesarios dos conjuntos para el ensayo del conjunto y para el ensayo de apertura de la hebilla.

10.1.2. Un conjunto sirve para la toma de muestras de las partes del cinturón para los ensayos de corrosión y de resistencia de la hebilla.

10.1.3. La muestra de correa se utiliza para la prueba de resistencia a la rotura de la correa. Una parte de esta muestra debe ser conservada durante el período de validez de la homologación.

10.1.4. El servicio técnico encargado de los ensayos de homologación puede pedir un número de muestras adicionales sobre las citadas en los párrafos 3.2.2 y 3.2.3 anteriores.

10.2. Prueba de corrosión

Se sumerge una muestra de cada parte metálica del cinturón durante quince minutos en una solución de cloruro sódico al 10 por 100 en ebullición e inmediatamente después en una solución idéntica a temperatura ambiente, después se retira y se deja secar, sin enjuagarla, durante veinticuatro horas, a la temperatura ambiente. Entonces se examina si presenta trazas de corrosión.

10.3. Acondicionamiento de las correas para la prueba de resistencia a la rotura

Muestras cortadas en la correa, mencionadas en el párrafo 3.2.3 anterior, serán acondicionadas de la forma siguiente:

10.3.1. Acondicionamiento a temperatura e higrometría ambiente.

La correa debe mantenerse durante veinticuatro horas en una atmósfera que tenga una temperatura de $20 \pm 5^\circ\text{C}$ y una humedad relativa de 65 ± 5 por 100. Si no se efectúa el ensayo inmediatamente después del acondicionamiento se colocará la muestra en un recipiente herméticamente cerrado hasta el principio del ensayo. La carga de rotura debe ser determinada antes de los cinco minutos siguientes a su salida de la atmósfera de acondicionamiento o del recipiente.

10.3.2. Acondicionamiento a la luz.

10.3.2.1. Se aplicarán las prescripciones que figuran en la Recomendación ISO/R 105-1959, «Ensayos de solidez de los tintes de los textiles», enmendada por el adendum I (ISO/R 105-1959/A 1 1963) y en adendum II (ISO/R 105-1959/B 1 1963). La correa será expuesta a la luz solar en las condiciones de insolación y de tiempo que permiten obtener la decoloración del patrón azul tipo número 7 hasta un contraste igual al número 4 de la escala de gris.

10.3.2.2. Después de la exposición debe mantenerse la correa durante veinticuatro horas en una atmósfera a temperatura de $20 \pm 5^\circ\text{C}$ y de humedad relativa de 65 ± 5 por 100. La carga de rotura debe ser determinada inmediatamente después.

10.3.3. Acondicionamiento al frío.

10.3.3.1. Debe mantenerse la correa durante veinticuatro horas en una atmósfera con temperatura de 20 ± 5 por 100 y de humedad relativa de 65 ± 5 por 100.

10.3.3.2. Se mantiene después la correa durante una hora y media sobre una superficie plana en una cámara fría donde la temperatura del aire sea de $-30 \pm 5^\circ\text{C}$. A continuación se la dobla y se carga el pliegue con un peso de 2 kilogramos (4 libras) enfriado previamente a -30°C . Después de haber mantenido la correa bajo carga durante treinta minutos en la misma cámara fría se quita el peso y se mide la carga de rotura dentro de los cinco minutos siguientes a la salida de la correa de la cámara fría.

10.3.4. Acondicionamiento al calor.

10.3.4.1. Debe mantenerse la correa durante tres horas en un armario calentador con atmósfera a la temperatura de $60 \pm 5^\circ\text{C}$ y humedad relativa de 65 ± 5 por 100.

10.3.4.2. La carga de rotura debe determinarse dentro de los cinco minutos siguientes a la salida de la correa del armario calentador.

10.3.5. Exposición al agua.

10.3.5.1. La correa debe permanecer totalmente sumergida durante tres horas en agua destilada a temperatura de $20 \pm 5^\circ\text{C}$, adicionada con traza de un agente humectante. Cualquier agente humectante que convenga para la fibra examinada puede ser utilizado.

10.3.5.2. La carga de rotura debe ser determinada dentro de los diez minutos siguientes a extraer la correa del agua.

10.4. Ensayo de resistencia a la rotura de la correa (ensayo estático)

10.4.1. Los ensayos deben efectuarse cada vez en dos nuevas muestras de correas de longitud suficiente, acondicionadas de acuerdo con las disposiciones del párrafo 10.3.

10.4.2. Cada una de las correas debe cogerse entre las mordazas de una máquina de ensayo de tracción. Las mordazas deben estar concebidas de forma que se evite la rotura de la correa a su altura o en su proximidad. La velocidad de desplazamiento será de unos 100 mm/minuto (4 pulgadas/minuto). La longitud libre de la muestra entre las mordazas de la máquina al principio del ensayo debe ser de 200 mm. + 40 mm. - 0 mm. (8 pulgadas + 1 9/16 pulgadas - 0 pulgadas).

10.4.3. Cuando la carga alcance 980 daN (1.000 kgf., 2.200 libras) se mide la anchura de la correa sin parar la máquina.

10.4.4. A continuación se aumentará la tensión hasta la rotura de la correa y se anotará la carga de rotura.

10.4.5. Si la correa desliza o se rompe junto a una de las mordazas o a menos de 10 milímetros (3/32 pulgadas) de una de ellas, bajo una carga inferior a la carga de rotura mínima prescrita, se anula el ensayo y se efectúa un nuevo ensayo con otra muestra.

10.5. Ensayo de resistencia de las partes rígidas

10.5.1. La hebilla y el dispositivo de ajuste deben estar ligados al aparato de ensayo de tracción por las partes del conjunto al que normalmente están unidos, llevándose entonces la carga a 980 daN (1.000 kgf., 2.200 libras). Sin embargo, si la hebilla o el dispositivo de ajuste forman parte de la pieza de fijación, dicha hebilla o dispositivo de ajuste se ensayará con la pieza de fijación, de acuerdo con el párrafo 10.5.2 siguiente.

10.5.2. Las piezas de fijación se ensayarán de la misma manera, pero la carga será de 1.470 daN (1.500 kgf., 3.300 libras) y se aplicará, a reserva de las disposiciones de la segunda frase del párrafo 10.6.2, en la dirección más desfavorable que pueda presentarse en un vehículo cuando el cinturón está correctamente instalado en el mismo.

10.6. Ensayos dinámicos del conjunto

10.6.1. Las hebillas de los conjuntos a ensayar deben haber cumplido las disposiciones del párrafo 7.2.3 anterior.

10.6.2. Seguidamente se fija el conjunto en un carrillo provisto de asiento y que presente los anclajes como se definen en el anexo 3 del presente Reglamento. Sin embargo, si el conjunto se destina a un vehículo determinado o a tipos determinados de vehículos, las distancias entre el maniquí y los anclajes serán fijadas por el servicio que efectúa los ensayos, bien según las instrucciones de montaje proporcionadas con el cinturón, bien con arreglo a los datos del constructor del vehículo.

10.6.3. El conjunto se fija en el maniquí definido en el anexo 4 del presente Reglamento de la manera siguiente: Se coloca una plancha de 25 milímetros (1 pulgada) entre la espalda del maniquí y el respaldo del asiento. Se ajusta fuertemente el cinturón al maniquí. Se quita entonces la plancha y se coloca el maniquí contra el respaldo del asiento. Si la hebilla es del tipo de excéntrica, el cierre debe quedar asegurado solamente por la acción de su muelle; no debe obtenerse por violencia o por cierre brusco. Si la hebilla es del tipo metal contra metal, se comprobará que la forma de enganche de sus dos partes no presenta riesgo de reducir la seguridad del cierre o la resistencia de la hebilla.

10.6.4. Las extremidades libres de las correas deben rebasar los dispositivos de ajuste con longitud suficiente en previsión de un deslizamiento.

10.6.5. Seguidamente se impulsará el carrillo de forma que en el momento del choque la velocidad libre sea de 50 km/h. ± 1 km/h. (30 millas $\pm 0,6$ millas) y que el maniquí quede estable. La distancia de parada del carrillo será de 40 cm. ± 5 cm. (15,8 pulgadas ± 2 pulgadas). El carrillo debe permanecer horizontal durante la deceleración. La deceleración del carrillo se obtendrá utilizando el dispositivo de paro indicado en el anexo 3 del presente Reglamento. Su curva de deceleración en función del tiempo se situará en la zona definida en el anexo 5.

10.6.6. Se medirán la velocidad del carrillo inmediatamente antes del impacto y el desplazamiento máximo del maniquí hacia delante.

10.6.7. Después del impacto, el conjunto y sus partes rígidas se someterán a un examen visual sin apertura de la hebilla para determinar si hay fallo o rotura. Se comprobará igualmente después del ensayo que las partes del carrillo que llevan los anclajes no han sufrido ninguna deformación permanente visible.

10.7. Ensayo de apertura de la hebilla

10.7.1. Para este ensayo se utilizará un conjunto ya sometido al ensayo del conjunto de acuerdo con el párrafo 10.6.

10.7.2. Después de haber procedido al ensayo previsto en el párrafo 10.6 anterior se aplicará al maniquí una carga de 66,6 daN (68 kgf., 149 libras) en dirección horizontal para cargar el conjunto y se medirá el esfuerzo de apertura de la hebilla bajo esta carga.

10.7.3. El esfuerzo de apertura de la hebilla se aplica por medio de un dinamómetro o de otro dispositivo de medida, en la forma y dirección normal de apertura.

10.7.4. Se medirá el esfuerzo de apertura y se anotará cualquier fallo de la hebilla.

10.7.5. Después del ensayo de apertura de la hebilla se examinarán las partes constitutivas del conjunto que hayan sufrido los ensayos previstos en el párrafo 10.6. para descubrir la extensión exacta de los daños sufridos por el conjunto durante el ensayo dinámico.

10.8. Acta del ensayo

El acta del ensayo debe indicar la velocidad del carrillo, el desplazamiento máximo del maniquí hacia delante, el emplazamiento de la hebilla durante el ensayo, si dicho emplazamiento es ajustable, el esfuerzo de apertura de la hebilla, así como cualquier fallo o rotura. Si en virtud del párrafo 10.6.2 no se ha respetado el emplazamiento de los anclajes previsto en el anexo 3, el acta describirá el montaje del conjunto, así como los ángulos y dimensiones importantes. El acta hará mención igualmente de cualquier deformación o rotura de la hebilla producida durante el ensayo.

11. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

11.1. Todo cinturón de seguridad que lleve las indicaciones citadas en el párrafo 5.4 anterior debe estar de acuerdo con el tipo homologado y cumplir las condiciones previstas en los párrafos 6 al 10 anteriores.

11.2. Para comprobar esta conformidad se efectuarán ensayos por muestreo en número suficiente entre los cinturones producidos en serie.

11.3. Para los ensayos se retendrán cinturones de entre los puestos a la venta o que vayan a serlo.

11.4. Los cinturones seleccionados para el control de conformidad con un tipo homologado deben ser sometidos a las pruebas elegidas por la autoridad competente entre las descritas en los párrafos 9 y 10 anteriores.

12. SANCIONES PARA FALTA DE CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

12.1. La homologación concedida para un tipo de cinturón puede ser retirada si los cinturones que llevan las indicaciones citadas en el párrafo 5.4 anterior no superan los ensayos de control o si no están de acuerdo con el tipo homologado.

12.2. En el caso de que una parte contratante del acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que hubiese concedido anteriormente, informará inmediatamente a las demás partes contratantes que apliquen el presente Reglamento por medio de una copia de la ficha de homologación que lleve al final, en letras mayúsculas, la mención «HOMOLOGACIÓN RETIRADA», firmada y fechada.

13. INSTRUCCIONES

Todo cinturón de seguridad debe ir acompañado de las indicaciones que figuran en el anexo 6 del presente Reglamento.

14. OBSERVACIONES SOBRE LOS TIPOS DE CINTURÓN

14.1. Toda homologación en aplicación del presente Reglamento se concede, en virtud del párrafo 5.1 anterior, para un tipo determinado de cinturón; el artículo 3 del acuerdo al cual el Reglamento es anejo no impide a las partes contratantes del acuerdo:

14.1.1. Prohibir en los vehículos o en determinadas categorías de vehículos matriculados en su territorio la utilización de uno o de varios tipos de cinturón enumerados en los párrafos 2.1.1 a 2.1.4.

14.1.2. Prohibir la utilización de uno o de varios tipos de cinturón enumerados en los párrafos 2.1.1 a 2.1.4 para determinados asientos de los vehículos matriculados en su territorio.

15. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS ENCARGADOS DE LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Las partes del acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de la Organización de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de los ensayos de homologación y de los servicios administrativos que expiden la homologación y a los que deben enviarse las fichas de homologación y de denegación o retirada de homologación emitidas por los demás países.

ANEXO 1

(Formato máximo A4 (210 x 297 mm.))



Indicación de la Administración

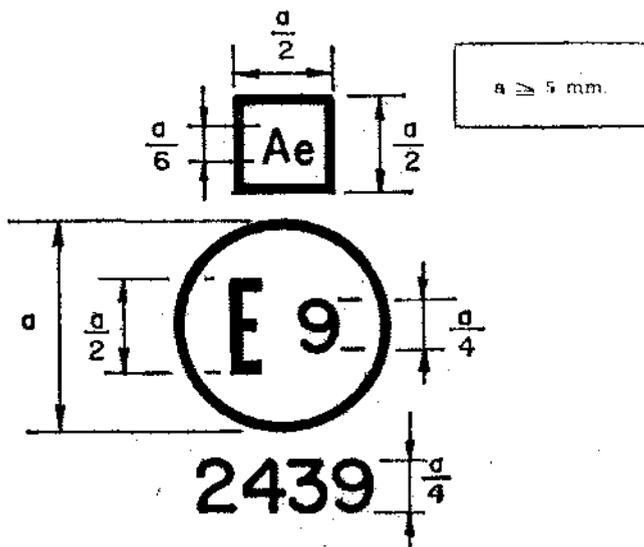
Comunicación relativa a la homologación (o a la denegación o a la retirada de una homologación) de un tipo de cinturón de seguridad para los ocupantes adultos de los vehículos automóviles en aplicación del Reglamento número 16

Formulario con campos para: Numero de homologación, Tipo de cinturón, Marca de fábrica, Designación del tipo de cinturón, Nombre del fabricante, Eventualmente nombre de su representante, Dirección, Presentado a la homologación el, Servicio técnico encargado de los ensayos de homologación, Fecha del acta expedida por este servicio, Número del acta expedida por este servicio, La homologación se concede/deniega (*) para utilización general/para utilización en un vehículo determinado o en tipos determinados de vehículos (*), Situación y tipo del mercado, Lugar, Fecha, Firma, Se adjuntan a la presente comunicación los documentos siguientes, que llevan el número de homologación indicado anteriormente: dibujos, esquemas y planos del cinturón, fotografías del cinturón.

(*) Tachar la mención que no interesa.

ANEXO 2

Esquema de la marca de homologación



El cinturón que lleva la anterior marca de homologación es un cinturón tres puntos («A») homologado en España (E9) con el número 2439, provisto de dispositivo de absorción de energía (e).



El cinturón que lleva la anterior marca de homologación es un cinturón subabdominal («B») homologado en España (E9) con el número 2439, desprovisto de dispositivo de absorción de energía.



El cinturón que lleva la anterior marca de homologación es un cinturón arnés («C») homologado en España (E9) con el número 2439, provisto de dispositivo de absorción de energía.



El cinturón que lleva la anterior marca de homologación es un cinturón diagonal («D») homologado en España (E9) con el número 2439, desprovisto de dispositivo de absorción de energía.

A.NEXO 3

Descripción del carrillo, del asiento y de los anclajes

1. CARRILLO

El peso del carrillo vacío, pero con el asiento, será de 400 kg. \pm 20 kg. (880 libras \pm 44 libras).

2. ASIENTO

El asiento será de construcción rígida y presentará una superficie lisa. Se respetarán las indicaciones del dibujo que figura a continuación, asegurándose de que ninguna parte metálica pueda estar en contacto con el cinturón.

3. ANCLAJES

Los anclajes se dispondrán según las indicaciones de la figura reproducida en el apéndice 1 del presente anexo. Los puntos, que corresponden a la disposición de los anclajes, indican la posición de la fijación de los extremos del cinturón en el carrillo o, en su caso, sobre los dispositivos de medida de esfuerzos. La estructura que lleva los anclajes será rígida. El anclaje superior no debe desplazarse más de 0,2 mm. (0,8 pulgadas) en dirección longitudinal si se le aplica una carga de 98 daN (100 kgf., 220 libras) en dicha dirección.

4. DISPOSITIVO DE PARO

Este dispositivo se compone de dos absorbedores idénticos montados en paralelo. Cada absorbedor está constituido por:

- Una envoltura formada por tubo de acero.
- Un tubo de poliuretano, absorbedor de energía.
- Una cabeza en forma de oliva de acero pulido que penetra en el absorbedor.
- Un vástago y una placa de choque.

Las dimensiones de las diferentes partes de este absorbedor figuran en los dibujos reproducidos en el apéndice 2 del presente anexo.

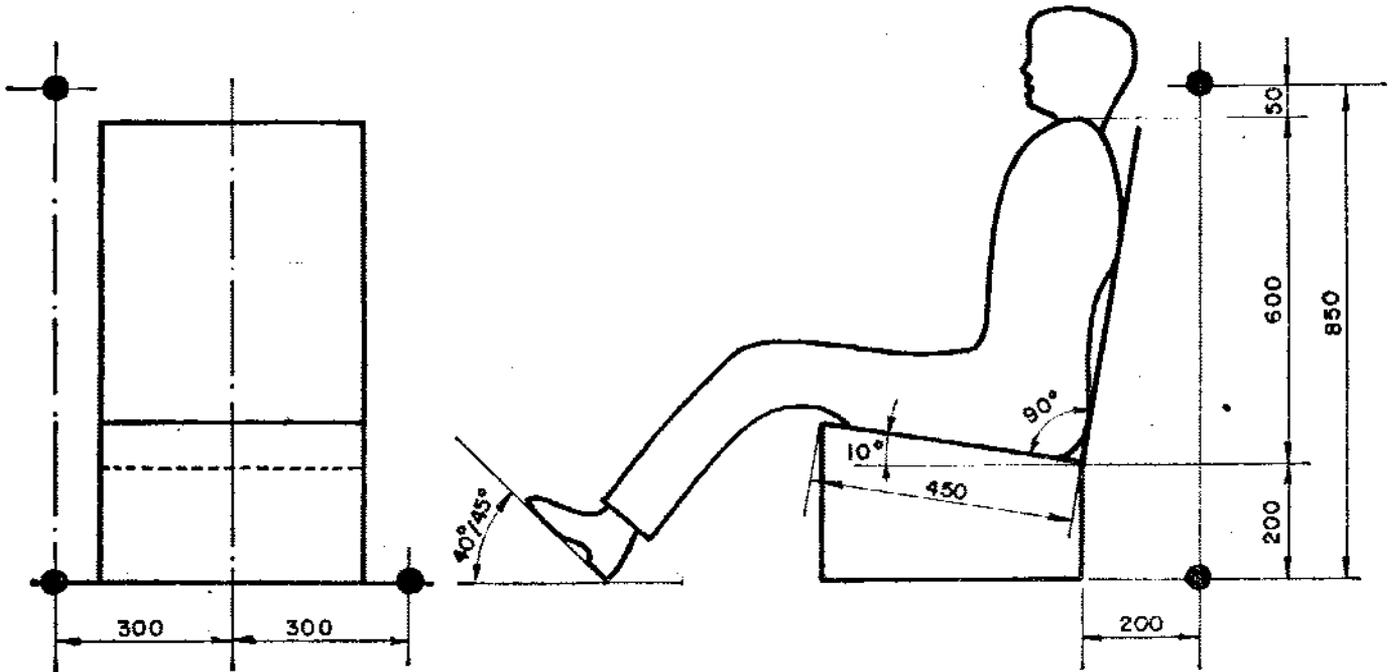
Las características del material absorbente se especifican en el apéndice 3 del presente anexo.

Los requisitos que debe cumplir el dispositivo de paro figuran en el anexo 5.

Podrá aceptarse cualquier dispositivo que dé idénticos resultados.

ANEXO 3. APENDICE 1

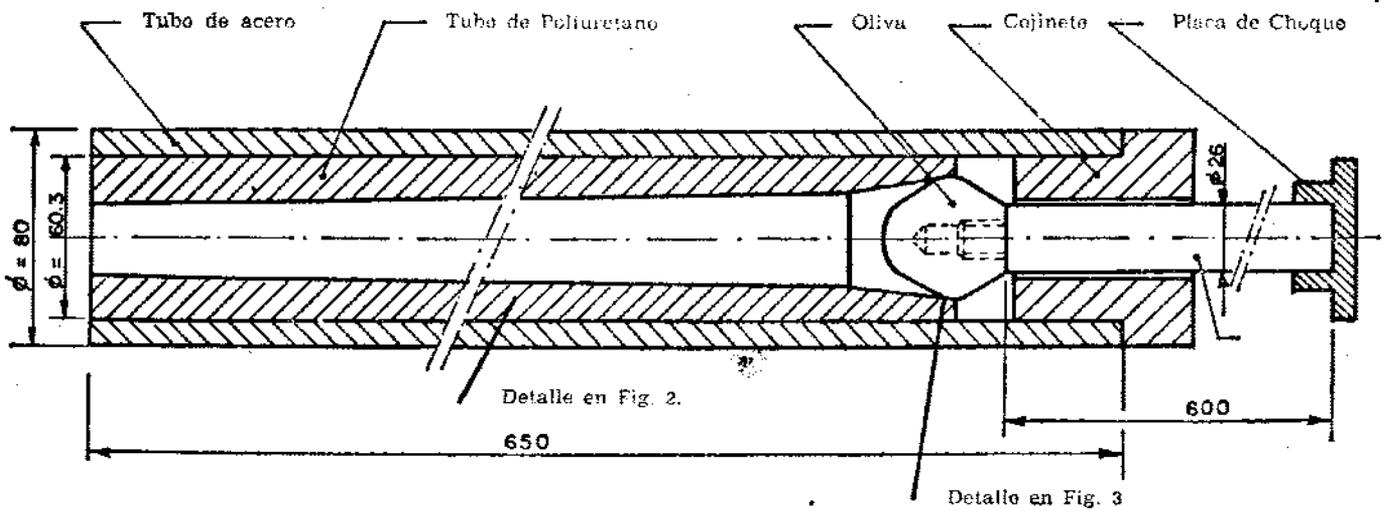
Carro. Asiento. Anclajes.



Dimensiones en mm.

ANEXO 3. APENDICE 2

Dispositivo de paro (conjunto)

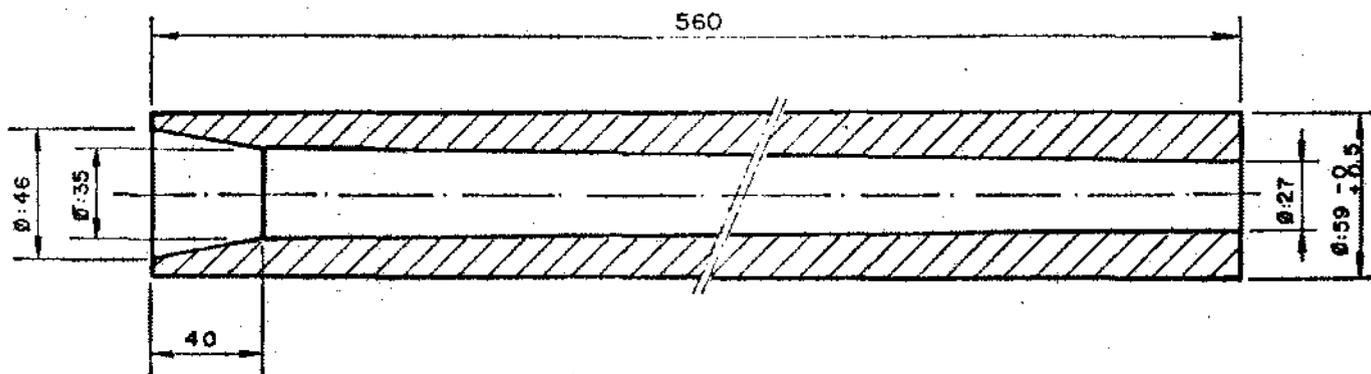


Juego entre los dos tubos: 0,65 mm.
 Diámetro exterior del tubo de poliuretano: 59 mm.
 Las cotas indicadas son las del tubo de acero y del vástago.

Fig. 1.

ANEXO 3. APENDICE 2

Dispositivo de paro
(Tubo de poliuretano)



ANEXO 3. APENDICE 2

Dispositivo de paro
(Oltva)

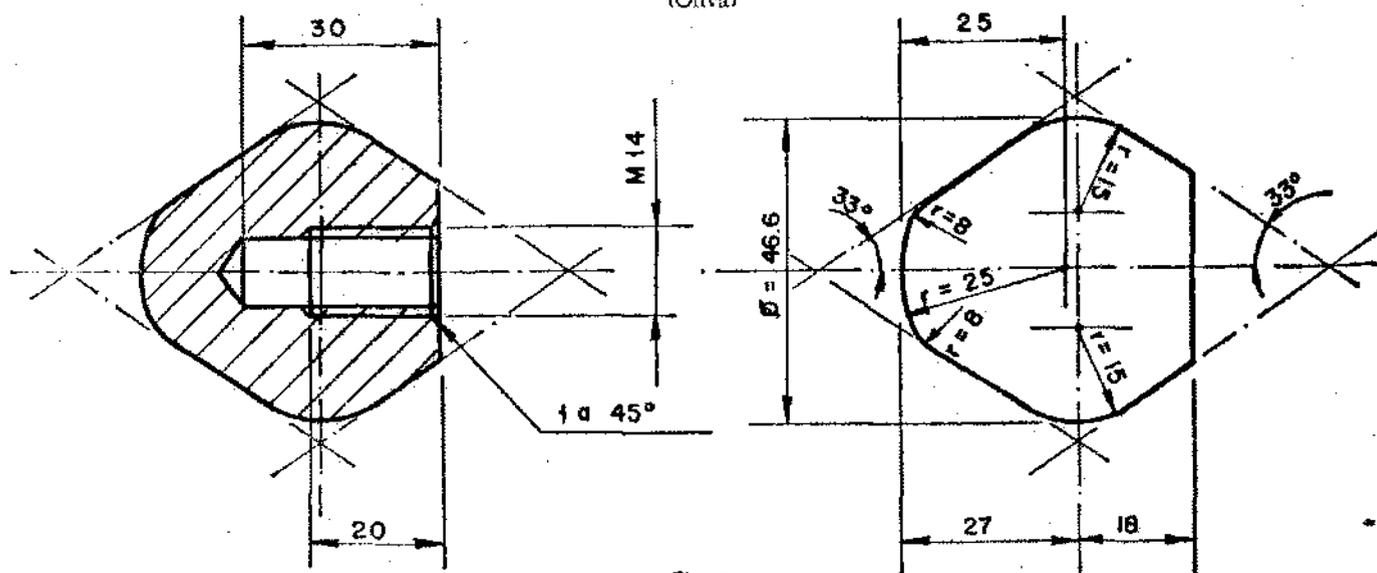


Fig. 3

ANEXO 3. APENDICE 3

Características del material absorbente

(Método ASTM D 738, salvo indicación en contrario)

- Dureza Shore A: 95 ± 2 .
- Resistencia a la rotura: $R_0 \geq 350 \text{ kg/cm}^2$.
- Alargamiento mínimo: $A_0 \geq 400$ por 100.
- Modulo a 100 por 100 de alargamiento $\geq 110 \text{ kg/cm}^2$, a 300 por 100 de alargamiento $\geq 240 \text{ kg/cm}^2$.
- Fragilidad en frío (método ASTM D 739): 5 horas a -55°C .
- Ensayo de compresión (método B): 22 horas a 70°C 45 por 100.
- Densidad a 25°C : 1,05 a 1,10.
- Envejecimiento al aire (método ASTM D 573): 70 horas a 100°C :
 - dureza Shore: variación máxima ± 3 ;
 - resistencia a la rotura: disminución 10 por 100 de R_0 ;
 - Alargamiento: disminución 10 por 100 de A_0 ;
 - peso: disminución 1 por 100.
- Inmersión en aceite (método ASTM número 1, aceite): 70 horas a 100°C :
 - dureza Shore: variación máxima ± 4 ;
 - resistencia a la rotura: disminución 15 por 100 de R_0 ;
 - alargamiento: disminución 10 por 100 de A_0 ;
 - volumen: hinchazón 5 por 100.

- Inmersión en aceite (método ASTM número 3, aceite): 70 horas a 100°C :
 - resistencia a la rotura: disminución 15 por 100 de R_0 ;
 - alargamiento: disminución 15 por 100 de A_0 ;
 - volumen: hinchazón 20 por 100.
- Inmersión en agua destilada:
 - resistencia a la rotura: disminución 35 por 100 de R_0 , 1 semana a 70°C ;
 - alargamiento: aumento 20 por 100 de A_0 .

ANEXO 4

Definición del maniquí.

I. DESCRIPCIÓN GENERAL

El maniquí debe tener las características dimensionales y los pesos de las partes del cuerpo humano correspondiente al cincuentaavo centil de los adultos de sexo masculino, tal como se definen en los cuadros 1 y 2 y en las figuras 1 y 2.

Los elementos que componen el maniquí deben tener posibilidades de desplazamiento relativo semejantes a las de un adulto, tal como se definen en el cuadro 2 y la figura 2. La cabeza, el torso, los brazos y las piernas deben tener características que aseguren que se desplazarán normalmente durante el impacto. Los componentes del maniquí deberán comprender elementos funcionales equivalentes a la columna vertebral, la caja torácica, el esternón, la pelvis, articulaciones del cuello, del hombro, del codo, de la rodilla y de la cadera, así como recubrimientos exteriores.

2. EXIGENCIAS RELATIVAS A LOS ELEMENTOS QUE COMPOEN EL MANIQUÍ

2.1. *Cabeza*.—La cabeza debe comprender las estructuras complejas geométricamente semejantes a la cabeza humana. La estructura básica debe tener un lastre interior accesible, así como un revestimiento exterior flexible que tenga contornos de superficie adecuados. La estructura de unión y apoyo de la cabeza debe ser capaz de mantenerla en posición erguida hasta una aceleración horizontal de 2 g. Puede acondicionarse una cavidad interna para recibir instrumentos.

2.2. *Torso*.—Las estructuras de unión y apoyo deberán permitir al maniquí mantener una posición sentada simulada análoga a la de un ocupante humano en el vehículo. La realización de estas estructuras de unión y de apoyo debe ser tal que, durante la aceleración, el maniquí, sujeto por las redillitas con un cinturón, se doble hacia delante.

2.2.1. *Hombro*.—Las estructuras de los hombros deben ser similares desde el punto de vista geométrico y funcional, al conjunto de los hombros humanos.

2.2.2. *Tórax*.—La rigidez dinámica del tórax debe ser de 16 ± 2 kg/mm. (900 ± 100 libras/pulgadas). Esta rigidez se determina dividiendo la fuerza aplicada al tórax, necesaria para obtener una desviación de 19 a 25 mm. ($3/4$ a una pulgada) por la desviación medida.

2.2.2.1. La rigidez dinámica del tórax puede determinarse mediante el empleo de un maniquí completo o de un conjunto de tórax aislado. Si se utiliza el maniquí completo, se simulará un impacto hacia delante de un ocupante sentado. En el caso en que se utilice el tórax solamente, el peso total del tórax y del montaje debe ser de 20.4 ± 2.3 kg. (45 ± 5 libras).

2.2.2.2. El impacto debe realizarse sobre un blanco de 152 mm. (6 pulgadas) de diámetro, que puede estar recubierto con un revestimiento de 13 mm. (0,5 pulgadas).

2.2.2.3. El centro de la zona de impacto debe estar situado en el eje vertical del esternón a una distancia de 457 ± 13 mm. (18 ± 0.5 pulgadas) de la parte superior de la cabeza, medida en un maniquí de pie.

2.2.2.4. La reacción de percusión debe ser normal al esternón.

2.2.2.5. La velocidad de impacto debe ser de 7 m/s. ± 2 m/s. (22 ± 7 pies/segundo).

2.2.2.6. La desviación del esternón se determinará por el movimiento relativo del esternón con relación a la espina dorsal.

2.2.3. La estructura abdominal simulada debe ser blanda y flexible.

2.2.4. La estructura pelviana debe ser geométricamente similar a la de la pelvis humana.

2.3. La posibilidad de desplazamiento de cada elemento componente de los brazos y las piernas se define en el cuadro 2 y la figura 2. Todas las articulaciones deben poseer dispositivos que permitan mantener los elementos componentes del maniquí en cualquiera posición bajo una aceleración de 2 g. en cualquiera dirección.

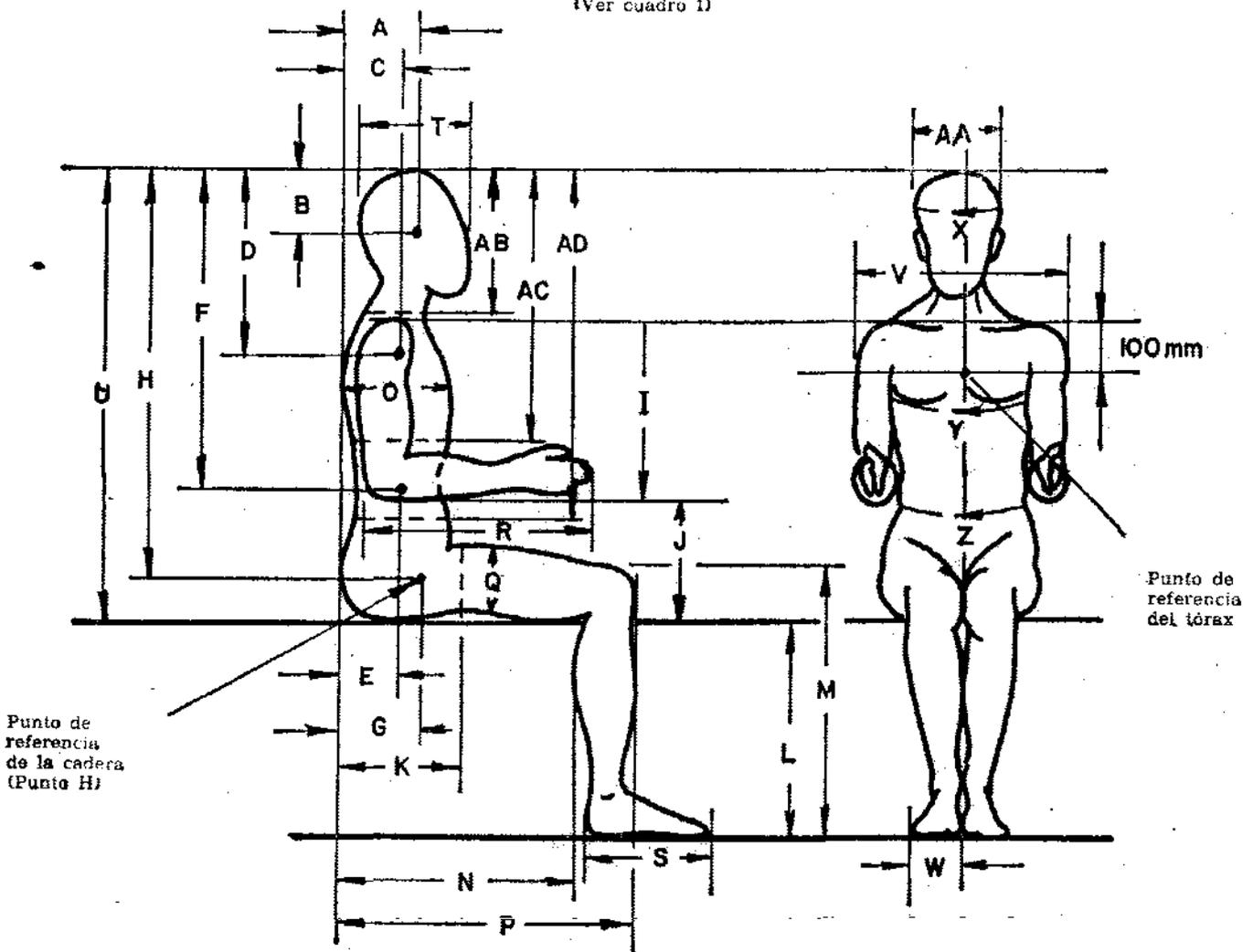
3. El recubrimiento externo del maniquí debe ser blando, flexible, resistente a los desgarrones y elástico. El recubrimiento puede ser discontinuo, salvo en las partes del torso sobre las que se aplicarán los cinturones durante los ensayos dinámicos.

4. En caso de fijación de instrumentos de medida sobre o dentro del maniquí, deberán conservarse el peso y los centros de gravedad especificados en la figura 1 y el cuadro 1.

ANEXO 4. APENDICE

Figura 1.—Centros de gravedad, pesos y dimensiones del cuerpo.

(Ver cuadro 1)



ANEXO 4. APENDICE

Cuadro 1.—Centros de gravedad, pesos y dimensiones del cuerpo de un hombre del cincuentavo centil

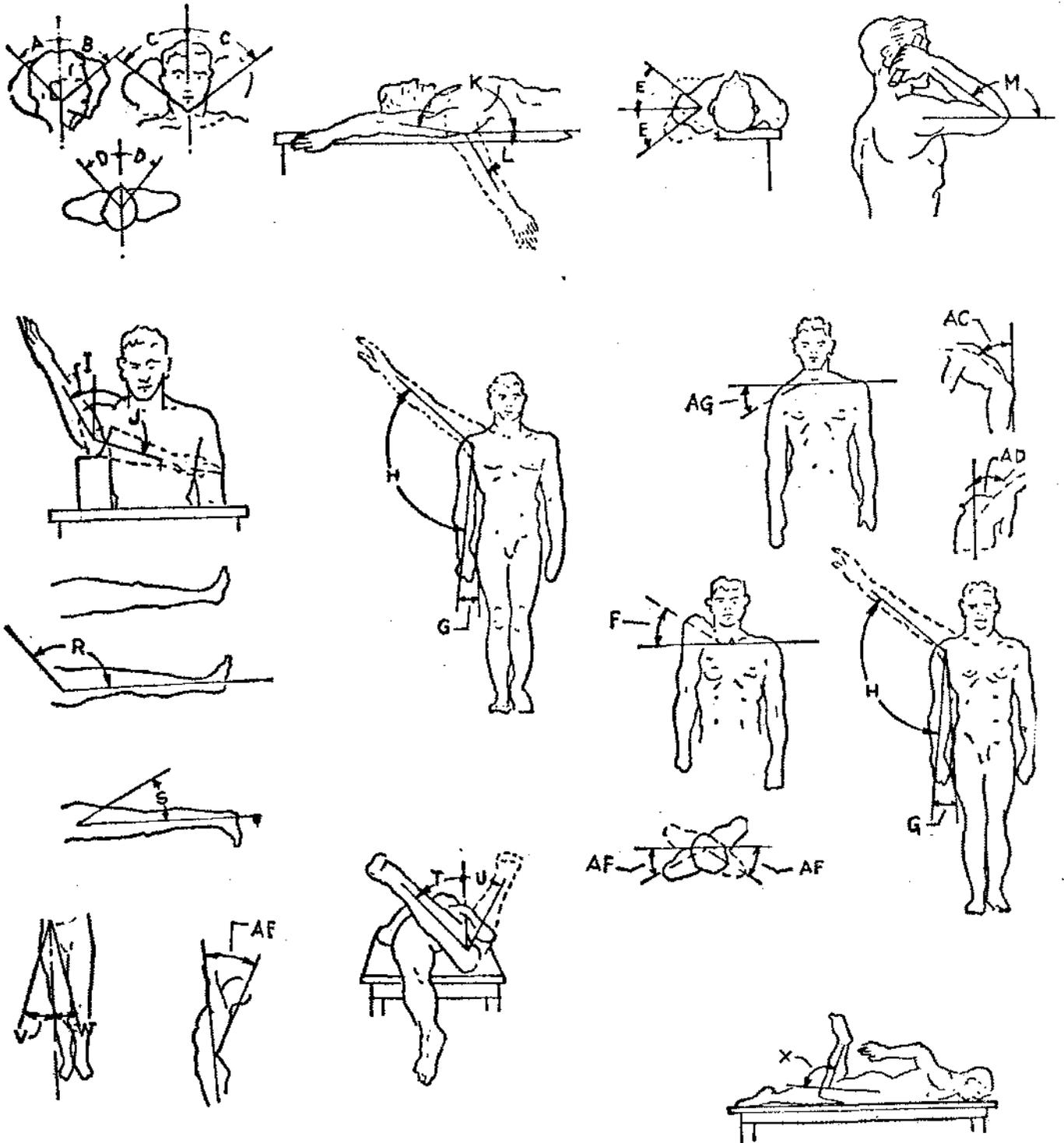
(Ver figura 1)

Letra de referencia	Designación	Valor	
		Pulgadas	Milímetros
<i>Centros de gravedad</i>			
A	Cabeza (delante de la línea posterior del cuerpo)	4,0	101,80
B	Cabeza (debajo de la parte superior de la cabeza)	4,7	119,40
C	Hombros (delante de la línea posterior)	3,8	96,50
D	Hombros (debajo de la parte superior de la cabeza)	14,1	358,10
E	Abdomen (delante de la línea posterior)	4,9	124,50
F	Abdomen (debajo de la parte superior de la cabeza)	20,8	528,30
G	Nalgas (delante de la línea posterior)	5,3	134,80
H	Nalgas (debajo de la parte superior de la cabeza)	21,2	792,50
	Conjunto de cabeza y tronco (delante de la línea posterior)	4,7	119,40
	Conjunto de cabeza y tronco (debajo de la parte superior de la cabeza)	22,7	576,80
		Libras	Kilogramos
<i>Parte de los segmentos</i>			
	Cabeza	11,2	5,073
	Hombros y tórax superior	17,3	7,837 ± 0,150
	Tórax inferior y abdomen superior	23,0	10,419 ± 0,150
	Abdomen inferior, nalgas y muslos	37,5	16,988 ± 0,2
	Brazo (cada uno)	5,4	2,448
	Antebrazo (cada uno)	3,4	1,549 } 2,174
	Mano (cada una)	1,4	0,634 }
	Muslo (cada uno)	17,6	7,973
	Pierna (cada una)	6,9	3,128 } 4,394
	Pie (cada uno)	2,8	1,269 }
	Peso total del dispositivo de ensayo	164 ± 3	74,3 ± 1,40
		Pulgadas	Milímetros
<i>Líneas de sección de los segmentos</i>			
AB	Cabeza	9,3	238,20
AC	Hombros	16,9	429,30
AD	Abdomen	25,1	637,50
K	Nalgas	10,0	254,00
I	Longitud del hombro al codo	14,1 ± 0,3	358,1 ± 7,6
J	Altura de reposo del codo (terguido)	9,5 ± 0,5	241,3 ± 12,7
L	Altura poplítea	17,3 ± 0,2	439,4 ± 5,1
M	Altura de la rodilla (sentado)	21,1 ± 0,3	543,6 ± 7,6
N	Longitud poplítea-nalgas	19,5 ± 0,3	495,3 ± 7,6
O	Profundidad del pecho	9,0 ± 0,4	228,6 ± 10,7
P	Longitud nalgas-rodilla	23,3 ± 0,3	642,6 ± 7,6
Q	Juego del muslo	5,7 ± 0,3	144,8 ± 7,6
R	Longitud codo-punta de los dedos	18,7 ± 0,5	475 ± 12,7
S	Longitud del pie	10,5 ± 0,2	266,7 ± 5,1
T	Longitud de la cabeza	7,7 ± 0,2	195,6 ± 5,1
U	Altura sentado (arrecto)	35,7 ± 0,5	906,8 ± 12,7
V	Anchura de hombros	17,8 ± 0,4	454,7 ± 10,2
X	Perímetro de cabeza	22,5 ± 0,5	571,5 ± 12,7
Y	Perímetro torácico	37,7 ± 1,0	957,6 ± 25,4
Z	Perímetro de cintura (sentado)	33,0 ± 1,0	838,2 ± 25,4
AA	Anchura de la cabeza	6,1 ± 0,2	154,9 ± 5,1

ANEXO 4. APENDICE

Figura 2. Zonas de movimientos

(Ver cuadro 2)



ANEXO 4. APENDICE

Cuadro 2.—Zonas de movimientos y terminología

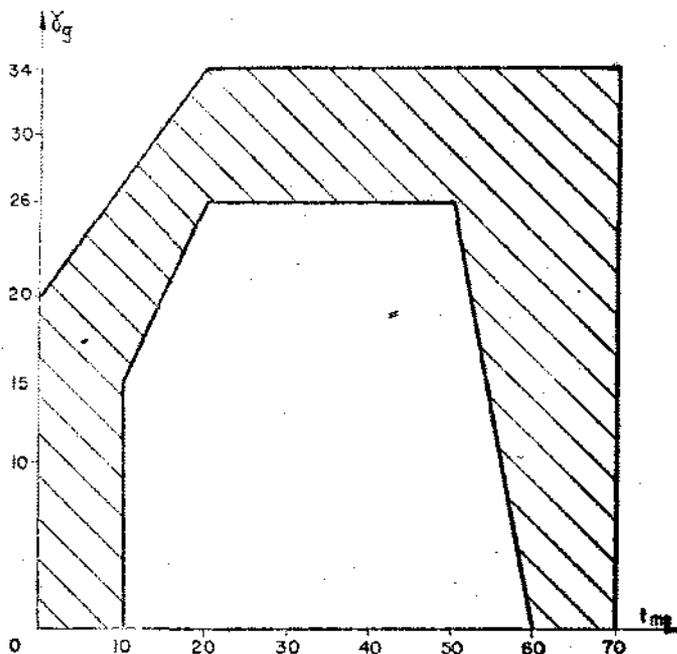
NOTA: Los movimientos se describen y miden a partir de una «posición anatómica» que se define como «posición de pie». En esta lista se describen algunos de los movimientos que mejor pueden obtenerse mecánicamente sin simular las conexiones anatómicas normales de los componentes del esqueleto.

Letra de referencia	Designación	Angulo, grados sexagesimales
Cabeza con relación al torso.		
B	Flexión	60 + 10
A	Hiperextensión	60 + 45
C	Flexión lateral	± 40 ± 10
D	Rotación	± 70 ± 10
Cintura escapular con relación al torso:		
E	Recorrido antero-posterior.	± 10
F	Elevación	20 + 10
AG	Depresión	10 + 10
Brazo en el hombro:		
G	Abducción	0
H	Abducción	135 } + 10
I	Rotación interna	90
J	Rotación lateral	0 } + 10
K	Flexión	180 + 10
L	Hiperextensión	60
Antebrazo en el hombro:		
M	Flexión	135'
Muslo en la cadera:		
R	Flexión	120'
S	Hiperextensión	45 + 10
U	Rotación interna	50
T	Rotación lateral	50 } + 10
W	Abducción	10
V	Abducción	50 } + 10
Pierna en la rodilla:		
X	Flexión	135'
Eje longitudinal del torso:		
AC	Flexión	40'
AE	Hiperextensión	30 + 5
AD	Flexión lateral	35 + 10
AF	Rotación	35 + 10

ANEXO 5

Descripción de la curva de deceleración del carro en función del tiempo

(Curva para la comprobación de los dispositivos de paro)



La curva de deceleración del carro lastrado con masa inerte para obtener un peso total de 455 kg. ± 20 kg. (1.000 libras ± 45 libras) debe inscribirse en la superficie rayada.

Fig. 1

ANEXO 6

Instrucciones

Cada cinturón de seguridad debe ir acompañado de indicaciones sobre los puntos siguientes, redactados en la lengua o las lenguas del país en el que se prevé su puesta en venta.

1. El cinturón está destinado a ser utilizado por una sola persona; no está previsto para los niños menores de seis años.
2. El cinturón debe fijarse a los anclajes previstos por el constructor del vehículo; si el vehículo está desprovisto de ellos el cinturón debe montarse según las instrucciones del fabricante del cinturón.

3. Indicaciones sobre la forma correcta de utilización, tales como:

- la necesidad de evitar el huelgo en los cinturones,
- la forma de utilizar el cinturón para obtener la mejor protección del ocupante del vehículo,
- la necesidad de evitar que se arrollen las correas al utilizarlo,
- la necesidad de colocar las correas de forma que se evite su desgaste o rotura por rozamiento contra aristas vivas, etcétera,
- la posición del cinturón cuando no se utiliza,
- la limpieza del cinturón,
- la necesidad de reemplazar el cinturón cuando haya sufrido tensiones como consecuencia de un choque; en este caso se recomienda igualmente comprobar los anclajes del cinturón.

4. Cuando el vehículo sea entregado por un constructor con los cinturones de seguridad montados, las indicaciones mencionadas en los párrafos 1 a 3 no es necesario que sean suministradas por el fabricante de los cinturones, a condición de que figuren en el manual de instrucciones del vehículo.

ANEXO 7

Orden cronológico de los ensayos

Disposiciones de referencia del Reglamento	Ensayo	Muestras							
		Cinturón número			Muestra de correa número				
		1	2	3	1-2	3-4	5-6	7-8	9-10
4, 6.2, 6.3	Inspección del conjunto	X							
7.1.1, 7.2.1, 7.2.2, 7.3.1, 7.3.2, 8.1.1, 7.1.2, 10.2	Ensayos de corrosión en todas las partes rígidas			X					
7.2.5, 10.5.1	Resistencia de la hebilla			X					
7.3.3, 10.5.1	Resistencia del dispositivo de ajuste			X					
7.4, 10.5.2	Resistencia de las piezas de fijación			X					
8.2, 10.3.1, 10.4	Resistencia de la correa después del acondicionamiento a temperatura e higrometría ambientales				X				
8.1.2, 10.4	Control de la anchura de la correa				X				
8.3, 10.4	Resistencia de la correa después de acondicionamiento especial								
10.3.2	— Luz					XX			
10.3.3	— Frío						XX		
10.3.4	— Calor							XX	
10.3.5	— Agua								XX
10.6.1, 7.2.3	Acondicionamiento de la hebilla	X	X						
9, 10.6, 10.7.5	Ensayo dinámico del conjunto	X	X						
7.2.4, 10.7	Ensayo de apertura de la hebilla	X	X						

Lo que se hace público para conocimiento general en cumplimiento del artículo 32 del Decreto 801/1972, de 24 de marzo. Madrid, 6 de noviembre de 1972.—El Secretario general Técnico, Enrique Thomas de Carranza.

MINISTERIO DE HACIENDA

CIRCULAR número 090 de la Dirección General de Aduanas por la que se dictan normas a cumplimentar por las Aduanas en relación con los certificados en las importaciones, reexportaciones y tránsitos de café.

1. ANTECEDENTES

1.1. De acuerdo con las estipulaciones del Convenio Internacional del Café, del que España es firmante, las importaciones de dicho producto, procedente de los países miembros de dicho Convenio, bien directamente, o a través de otro país importador, asimismo miembro del Convenio, se ajustarán a las normas contenidas en la presente Circular.

1.2. La relación de países productores miembros de la Organización Internacional del Café está contenida en el anexo 1, en el que igualmente se especifican los números que en clave corresponden a cada país.

1.3. Existen otros países exportadores que no son miembros de la Organización Internacional del Café, y a los cuales estas disposiciones no son aplicables.

2. IMPORTACIONES. CERTIFICADOS DE ORIGEN

2.1. Toda exportación de café procedente de cualquier Miembro en cuyo territorio se haya producido dicho café irá acompañada de un certificado de origen válido, de conformidad con los reglamentos adoptados por el Consejo y expedido por un Organismo competente, que será escogido por ese Miembro y aprobado por la Organización Internacional del Café. Estos certificados habrán de estar ajustados al modelo oficial, Formulario O (anexo 2), emitido por el Organismo certificador del

país exportador, y habrán de llevar adheridas unas estampillas de exportación de café (ajustadas también al modelo oficial), cuya suma total equivalga al peso neto del café verde que el certificado comprenda.

2.2. Para que estos certificados de origen sean válidos habrán de cumplir las siguientes condiciones:

2.2.1. Consignar el número clave del país y la fecha de las estampillas que correspondan al país de expedición y al año cafetero en que el certificado de origen haya sido expedido.

Consignar el número clave del puerto español de entrada, con arreglo al Código que se contiene en el anexo T bis.

2.2.2. Las estampillas deberán venir inutilizadas con un sello del país expedidor, y las cifras que figuren en aquéllas habrán de corresponder:

- Las dos primeras, al número clave del país.
- Las dos segundas, a las últimas cifras de los años de la campaña cafetera a que correspondan.

Ejemplo: Campaña 1972/73 (2 3).

— Las estampillas de exportación de café se emiten en los siguientes valores: 25, 100, 150, 500, 1.000, 3.000, 10.000, 30.000, 100.000 y 300.000 kilogramos.

2.2.3. Un certificado sólo será válido para la cantidad de café cuyo peso neto corresponda al total de las estampillas que figuren adheridas al mismo, admitiéndose solamente una tolerancia en más de 24 kilogramos (veinticuatro).

2.2.4. La validez del certificado expira a los nueve meses, contados desde el final del trimestre civil en que haya sido expedido. La fecha límite de validez habrá de figurar en la parte superior derecha del certificado.

2.2.5. Los sellos y firmas autorizados de la Aduana y del Organismo certificador del país expedidor figurarán en los lugares correspondientes indicados en la parte A del formulario O, así como la fecha. Para España, el Organismo certificador es el Sindicato Nacional de Alimentación y Productos Coloniales, según Acuerdo de la Organización Internacional del Café, a propuesta del Ministerio de Asuntos Exteriores español.

3. REEXPORTACIONES

3.1. De las existencias de café importado de un país miembro con los requisitos señalados en el anterior epígrafe 2, podrán realizarse reexportaciones que habrán de ir amparadas con