

Artículo 1°.- Los camiones y tracto camiones señalados en el Decreto N° 55, de 1994, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, deberán estar dotados de los sistemas o dispositivos de seguridad que se establecen en el artículo 2° siguiente y su aplicación se regirá por lo señalado en los artículos 3° y 4° del presente Decreto.

Artículo 2°.- Para los fines del presente Decreto se entenderá por:

1. Parachoques Anti Empotramiento Delantero: la presencia en la parte delantera del vehículo de un dispositivo especial de protección delantera contra el empotramiento, o bien una parte de la carrocería, elementos del chasis u otros elementos que, debido a su forma y sus características, se puede considerar que cumplen la función del dispositivo de protección delantera contra el empotramiento.
2. Vidrios de Seguridad: es aquel que, como consecuencia de un impacto, no produce aristas vivas y en el caso del parabrisas, a la vez, asegura la mantención de un grado de transparencia razonable para la visibilidad del conductor.
 3. Desempeño de Frenos: Capacidad de un sistema de frenado de funcionar correctamente durante un período determinado de tiempo.
 4. Depósito de Combustible: Recipiente destinado a la acumulación y transporte de combustible.
 5. Asientos y Anclajes:
 - 5.1. Asiento: estructura que puede ser parte integrante de la estructura del vehículo, recubierta con tapicería y proyectada para acomodar a una persona adulta.
 - 5.2. Anclaje: es aquel que está constituido por los componentes o por el sistema que lo fija a la estructura del vehículo.
 6. Anclajes de Cinturones de Seguridad: las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.
 7. Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención:
 - 7.1. Cinturones de Seguridad: es el elemento destinado a evitar que los ocupantes de un vehículo se desplacen desde sus asientos en caso de impacto.
 - 7.2. Sistemas de Retención: Sistema formado por un asiento y un cinturón, fijado adecuadamente al vehículo y que incluye, además, todos los elementos diseñados para disminuir el riesgo de que el usuario se lesione en caso de deceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario.
 8. Dispositivo Anti Proyección: Sistema destinado a reducir la pulverización de agua proyectada hacia arriba por los neumáticos del vehículo en movimiento y deberá estar constituido a lo menos por:

- 8.1. Guardabarros: Elemento rígido o semí rígido, destinado a detener las proyecciones de agua proyectadas por los neumáticos en movimiento y a dirigir las hacia el suelo. El guardabarros podrá ser, entera o parcialmente, parte integrante de la carrocería o de otros elementos del vehículo, como la parte inferior de la superficie de carga, etc.
 - 8.2. Faldilla Posterior: elemento flexible fijado verticalmente detrás de la rueda, en la parte inferior del bastidor o de la superficie de carga o en el guardabarros, y que servirá también para reducir el riesgo que representan los objetos pequeños, y en particular la gravilla, que los neumáticos levantan del suelo y proyectan hacia arriba o lateralmente hacia otros usuarios de la carretera.
9. Dispositivo de Protección Lateral (DPL): El miembro o miembros y la unión o uniones (elementos de fijación) longitudinales a los miembros laterales del bastidor u otras partes estructurales del vehículo, diseñados para proteger de manera eficaz a los usuarios de las vías públicas, no protegidos frente al riesgo de caer bajo los laterales del vehículo y quedar atrapados bajo las ruedas; algunas partes del vehículo también pueden ser utilizadas como DPL.

Artículo 3°.- Los camiones y tracto camiones señalados en el artículo 1° precedente y cuya primera inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, se solicite transcurridos doce (12) meses desde la fecha de publicación del presente Decreto en el Diario Oficial, deberán estar dotados de los sistemas o dispositivos de seguridad establecidos en los numerales del 1 al 7 del artículo 2°. Cada uno de los dispositivos o sistemas deberán cumplir con las disposiciones, procedimientos o requerimientos que se contienen en alguna de las siguientes normas:

1. Parachoques Anti Empotramiento Delantero:
 - 1.1. Reglamento N° 93 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de:
 - I. Los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento.
 - II. Vehículos en lo que concierne al montaje de un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento de un tipo homologado.
 - III. Vehículos en lo que concierne a su protección delantera contra el empotramiento.
2. Vidrios de Seguridad:
 - 2.1. Reglamento N° 43 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los materiales de acristalamiento de seguridad y su montaje en los vehículos.

- 2.2. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) Unites States of America, Standard No. 205; Glazing Materials.
 - 2.3. Resolución N° 254/2007, Conselho Nacional de Trânsito – Contran;
Estabelece requisitos para os vidros de segurança e critérios para aplicação de inscrições, pictogramas e películas nas áreas envidraçadas dos veículos automotores, de acordo com o inciso III, do artigo 111 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.
3. Desempeño de Frenos:
 - 3.1. Reglamento N°13 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O con relación al frenado.
 - 3.2. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) Unites States of America, Standard No. 121; Air Brake Systems.
 - 3.3. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) Unites States of America, Standard No. 105; Hidraulic and Electric Brake Systems.
4. Depósito de Combustible:
 - 4.1. Reglamento N°34 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con la prevención de los riesgos de incendio.
 - 4.2. Reglamento N° 67 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) —Disposiciones uniformes relativas a:
 - I. Homologación de los equipos especiales de los automóviles que utilizan gas licuado de petróleo en sus sistemas de propulsión.
 - II. Homologación de un vehículo provisto de un equipo especial para el uso de gas licuado de petróleo en su sistema de propulsión en relación con la instalación de dicho equipo.
 - 4.3. Reglamento N°110 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de:
 - I. Componentes específicos de vehículos de motor que utilizan gas natural comprimido (GNC) en sus sistemas de propulsión.
 - II. Vehículos en relación con la instalación de componentes específicos de un tipo homologado para el uso de gas natural comprimido (GNC) en sus sistemas de propulsión.

- 4.4. CFR 49_393 Federal Motor Carrier Safety Administration, Department of Transportation, Unites States of America, Standard No. 65; All Fuel Systems.
 - 4.5. CFR 49_393 Federal Motor Carrier Safety Administration, Department of Transportation, Unites States of America, Standard No. 67; Liquid Fuel Tanks.
 - 4.6. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) Unites States of America, Standard No. 304; Compressed Natural Gas Fuel Container Integrity.
 - 4.7. CFR 49_393 Federal Motor Carrier Safety Administration, Department of Transportation, Unites States of America, Standard No. 69; Liquefied Petroleum Gas Systems.
5. Asientos y Anclajes:
- 5.1. Reglamento N°17 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes sobre la homologación de vehículos en lo que concierne a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas.
 - 5.2. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) Unites States of America, Standard No. 207; Seating Systems .
6. Anclajes de Cinturones de Seguridad:
- 6.1. Reglamento N°14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a los anclajes de los cinturones de seguridad, los sistemas de anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX.
 - 6.2. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) Unites States of America, Standard No. 210; Seat Belt Assembly Anchorages .
7. Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención:
- 7.1. Reglamento N°16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de:
 - I. Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor.
 - II. Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistema de alerta de olvido del cinturón, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX.

7.2. CFR 49_571 National Highway Traffic Safety Administration, Department of Transportation (NHTSA) United States of America, Standard No. 209; Seat Belt Assemblies.

7.3. Resolución N° 48/1998, Conselho Nacional De Trânsito – Contran; Estabelece requisitos de instalação e procedimentos para ensaios de cintos de segurança de acordo com o inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro.

Artículo 4°.- Los fabricantes, armadores e importadores de camiones o tracto camiones o sus representantes legales en Chile, deberán acreditar ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que un determinado modelo de camión o tracto camión se encuentra equipado con los sistemas o dispositivos de seguridad mencionados en el artículo 3° de este Decreto. Para tales efectos, las personas antes señaladas, deberán proporcionar certificados e informes técnicos emitidos por el fabricante o entidades de certificación habilitadas por la autoridad competente del país o región donde dichas entidades actúan.

Artículo 5°.- Los camiones y tracto camiones señalados en el artículo 1° precedente y cuya primera inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación, se solicite transcurridos doce (12) meses desde la fecha de publicación del presente Decreto en el Diario Oficial, deberán estar dotados de los dispositivos de seguridad establecidos en el numeral 8 y 9 del artículo 2° precedente, con excepción de los vehículos cuyo peso bruto vehicular sea menor a 7,5 toneladas, a los cuales no les será exigible el dispositivo indicado en el numeral 8 ya señalado.

La verificación de cumplimiento de las especificaciones y requisitos aplicables a los dispositivos de seguridad establecidos en el numeral 8 y 9 del artículo 2° precedente, se efectuará con ocasión de las revisiones técnicas periódicas previstas en el Decreto Supremo N° 156 de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

Artículo 6°.- Las especificaciones y características que deberán poseer los dispositivos de seguridad establecidos en el numeral 8 y 9 del artículo 2° precedente, se detallan a continuación:

A.- Dispositivo anti proyección

1. Los dispositivos anti proyección deberán fabricarse de manera que funcionen correctamente cuando se utilicen normalmente en carreteras mojadas. Además, no deberán tener defectos de fabricación o de construcción que obstaculicen su buen funcionamiento.
2. Ejes:
 - a. Ejes retráctiles: Cuando un vehículo esté equipado con uno o más ejes retráctiles, el sistema anti proyección deberá cubrir todas las ruedas cuando el eje esté abajo y las ruedas en contacto con la carretera cuando el eje esté levantado.

- b. Ejes autodirigidos: A los efectos del presente Decreto, un eje giratorio del tipo pivotante se considera como un eje equipado con ruedas directrices.
 - c. Cuando un vehículo esté equipado con un eje autodirigido, el sistema anti proyección deberá cumplir las condiciones aplicables a los ejes provistos de ruedas no directrices si está montado sobre la parte pivotante. Si no está montado sobre esta parte, deberá cumplir las condiciones aplicables a los ejes provistos de ruedas directrices
3. Guardabarros:
- a. Los guardabarros deberán recubrir la zona que se encuentre inmediatamente encima, delante y detrás del neumático o los neumáticos del siguiente modo:
 - i. En el caso de un eje único o de ejes múltiples, el borde anterior (C) deberá extenderse hacia adelante hasta alcanzar una línea O-Z en la que el ángulo Θ (zeta) no sea superior a 45° sobre la horizontal (Figura N°1).

El borde trasero deberá extenderse hacia abajo de forma que no se encuentre a más de 100 mm por encima de una línea horizontal que pase por el centro de la rueda (Figura N°1).

 - ii. En el caso de ejes múltiples, el ángulo Θ se referirá únicamente al primer eje, y el requisito relativo a la altura del borde trasero se aplicará solo al último eje.

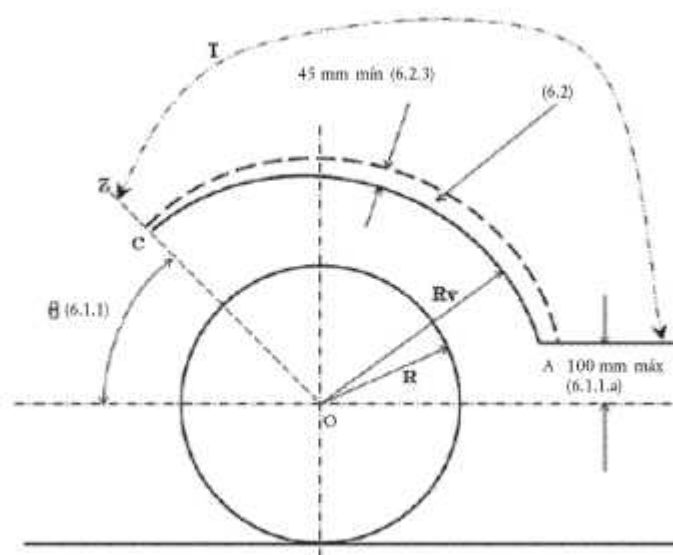


Figura N°1, Ubicación del guardabarros

- iii. El guardabarros deberá tener una anchura total «q» suficiente al menos para recubrir la anchura del neumático «b» o la anchura completa de ambos neumáticos «t» en el caso de ruedas gemelas. Las dimensiones «b» y «t» se medirán a la altura del cubo, excluyendo marcas, varillas,

bandas protectoras, etc., existentes en las paredes del neumático (Figura N°2).

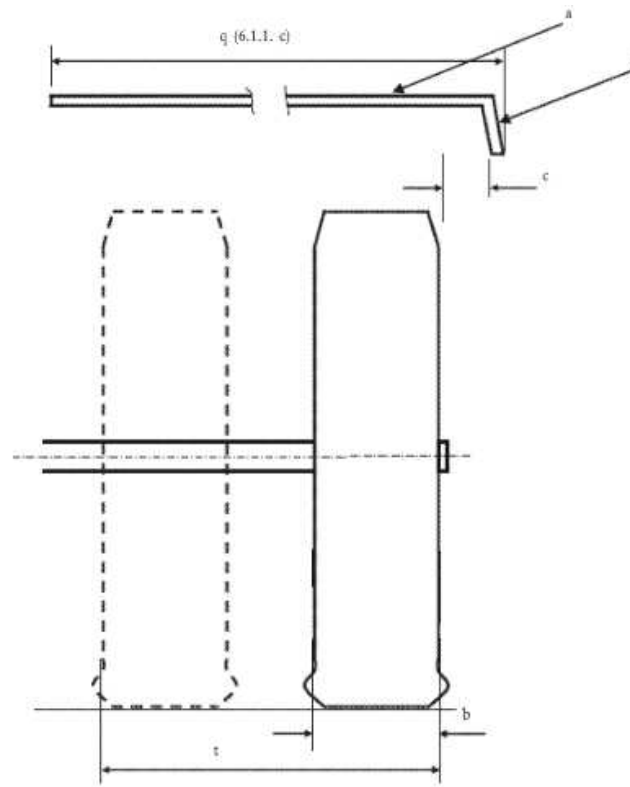


Figura N°2, Anchura del guardabarros

- b. Los sistemas anti proyección de las ruedas no directrices o auto directrices cubiertas por el suelo de la carrocería o por la parte inferior de la superficie de carga deberán cumplir con los requisitos del presente documento (Figura N°3).

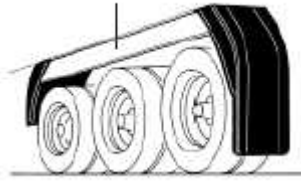


Figura N°3, Guardabarros continuo

- c. Si los guardabarros constan de varios elementos, estos, una vez montados, no deberán presentar ninguna abertura que permita la salida de proyecciones cuando el vehículo esté en movimiento.
4. Faldillas exteriores
- a. Posición de la faldilla exterior: La distancia «c» entre el plano longitudinal tangente al lado exterior del neumático, excluida cualquier dilatación del

neumático en las proximidades del suelo, y el borde interno de la faldilla deberá superar los 100 mm (figura N°2).

- b. En el caso de ejes únicos, el borde inferior de la faldilla exterior no podrá estar situado más allá de las siguientes distancias y radios, medidos a partir del centro de la rueda, salvo en los extremos inferiores, que podrán redondearse (Figura N°4).

Suspensión neumática:

- i. Ejes con ruedas directrices o autodirectrices: desde el borde frontal (hacia la parte delantera del vehículo) (extremo C) hasta el borde trasero (hacia la parte trasera del vehículo) (extremo A):

$$R_v \leq 1,5 R$$

- ii. Ejes con ruedas no directrices: desde el borde frontal (extremo C) hasta el borde trasero (extremo A):

$$R_v \leq 1,25 R$$

Suspensión mecánica:

- i. Caso general:

$$R_v \leq 1,8 R$$

- ii. Ruedas no directrices:

$$R_v \leq 1,5 R$$

donde R es el radio del neumático montado en el vehículo y Rv la distancia radial a la que está situado el borde inferior de la faldilla exterior (Figura N°4).

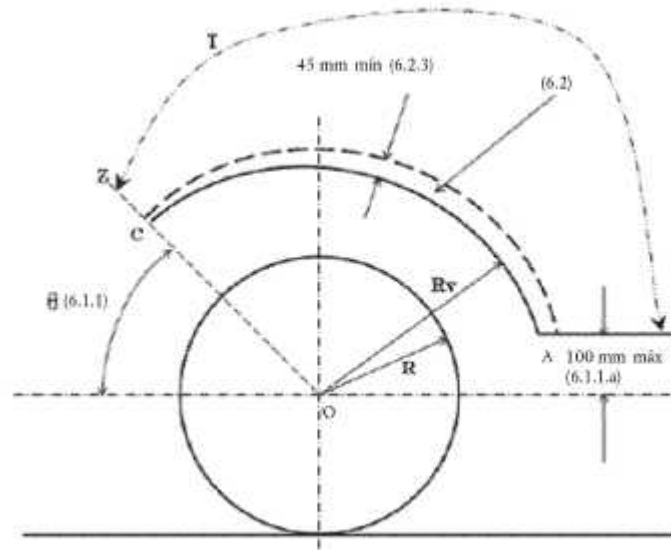


Figura N°4, Dimensiones y cobertura del guardabarros

- c. En el caso de ejes múltiples, cuando la faldilla exterior pueda estar recta, los requisitos del punto b anterior, no se aplicarán entre los planos transversales verticales que pasan por el centro del primer y del último eje, a fin de dar continuidad al sistema anti proyección (Figura N°5).

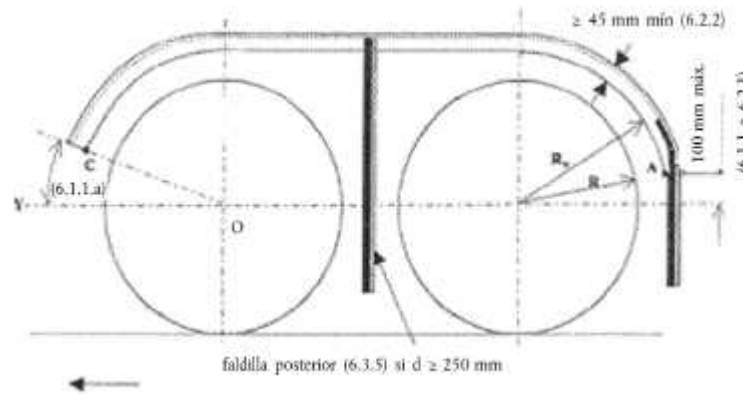


Figura N°5, Faldilla exterior continua en ejes múltiples

- d. La distancia entre los puntos más alto y más bajo del sistema anti proyección (guardabarros y faldilla exterior) medida en cualquier corte transversal perpendicular al guardabarros no deberá ser inferior a 45 mm en todos los puntos situados tras una línea vertical que pase por el centro de la rueda o, en caso de ejes múltiples, por el centro de la primera rueda (Figura N°6-A). Esta dimensión puede irse reduciendo gradualmente por delante de esta línea (Figura N°6-B).



Figura N°6-A, Altura del sistema anti proyección

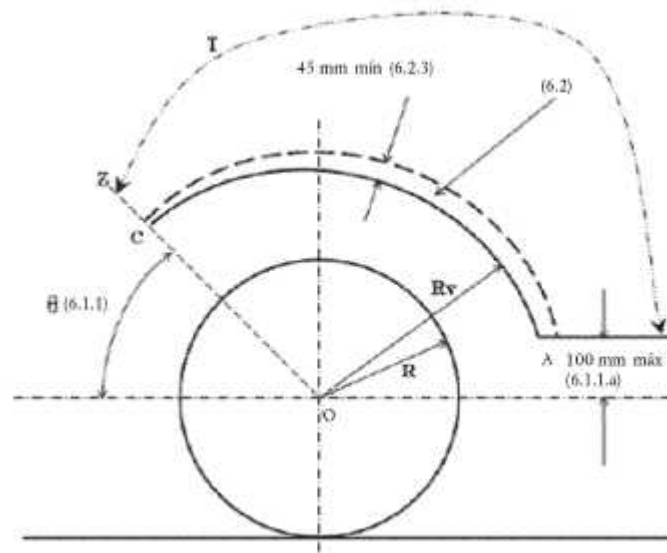


Figura N°6-B, Altura del sistema anti proyección

- e. No deberá existir ninguna abertura en las faldillas exteriores o entre estas y las otras partes del guardabarros que permita la salida de proyecciones cuando el vehículo esté en movimiento, esté o no cargado.
- f. Los vehículos tractores de semirremolques con chasis rebajado, a saber, aquellos en los que la altura de la superficie de acoplamiento con respecto al suelo sea igual o inferior a 1.100 mm, podrán estar diseñados de modo que queden eximidos de cumplir los requisitos de los puntos 3.a.i, 3.c y 4.d. A este respecto, los guardabarros y faldillas podrán no cubrir la zona situada inmediatamente por encima de los neumáticos de los ejes traseros cuando los vehículos tractores estén acoplados a un semirremolque, para evitar la destrucción del sistema anti proyección (Figura N°7). No obstante, los guardabarros y faldillas de estos vehículos deberán ajustarse a los requisitos de los puntos anteriores en los sectores situados a más de 60° de la línea vertical que pasa por el centro de la rueda, delante y detrás de estos neumáticos.



Figura N°7, Guardabarros discontinuo

Por tanto, tales vehículos deberán estar diseñados de manera que cumplan los requisitos del primer párrafo cuando se utilicen sin semirremolque.

Para cumplir estos requisitos, los guardabarros y las faldillas pueden, por ejemplo, incluir una parte removible.

5. Faldillas posteriores

- a. La anchura de la faldilla deberá cumplir los requisitos fijados para «q» en el punto 3.a.iii, excepto para la parte de la faldilla que esté contenida dentro del guardabarros, en cuyo caso deberá ser al menos de igual anchura que la banda de rodadura del neumático (Figura N°8).

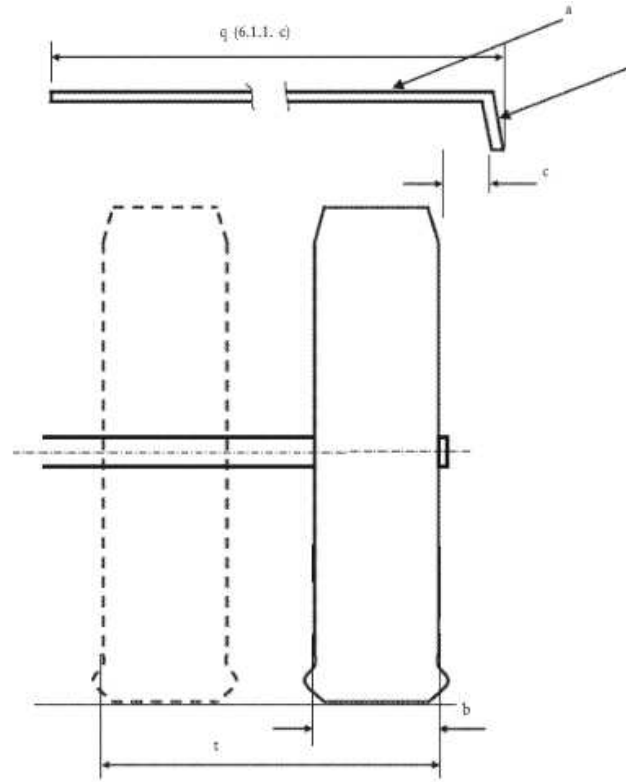


Figura N°8, Anchura de la faldilla posterior

La anchura de la parte de las faldillas posteriores situada debajo del guardabarros deberá ajustarse a lo dispuesto en el presente punto, con una tolerancia de ± 10 mm por cada lado.

- b. La posición de la faldilla deberá ser aproximadamente vertical.
- c. La altura máxima del borde inferior no sobrepasará 300 mm (Figura N°9).

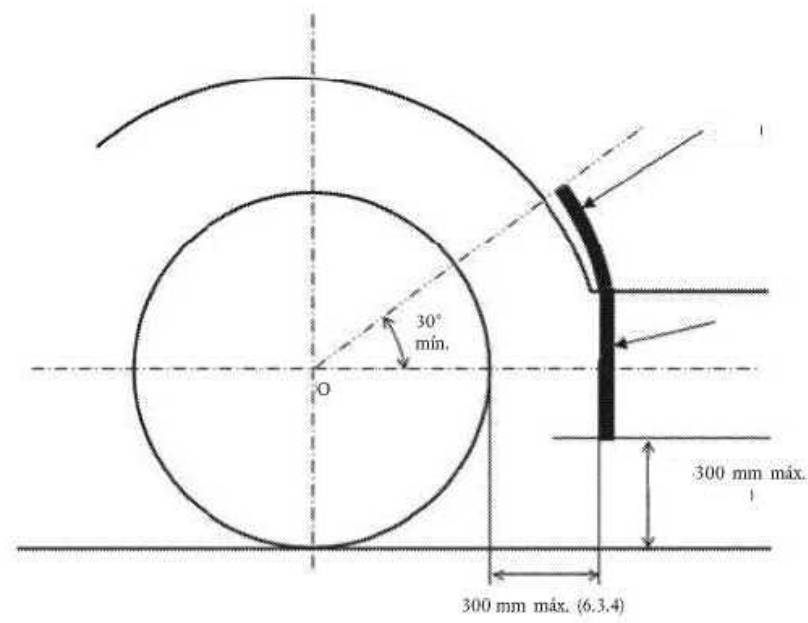


Figura N°9, Faldilla posterior

- d. La faldilla posterior no se encontrará a más de 300 mm del borde posterior del neumático, medido horizontalmente (Figura N°9).
- e. En el caso de ejes múltiples en los que la distancia «d» entre los neumáticos de ejes adyacentes sea menor de 250 mm, solo el juego trasero de ruedas tendrá que estar provisto de faldilla posterior. Deberá haber una faldilla detrás de cada rueda cuando la distancia «d» entre los neumáticos de ejes adyacentes sea superior o igual a 250 mm (Figura N°10).

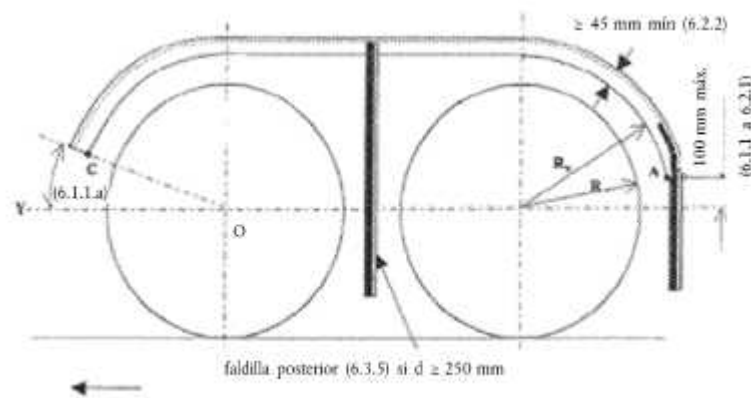


Figura N°10, Faldilla posterior intermedia

- f. No deberá existir ninguna abertura entre el borde inferior posterior del guardabarros y la faldilla posterior que permita la salida de proyecciones.
- g. Todos los elementos del sistema anti proyección (guardabarros, faldillas posteriores y faldillas exteriores) podrán estar provistos de un dispositivo anti proyección que sea capaz de absorber la energía de las proyecciones de agua

o bien de separar el agua del aire, reduciendo de esa forma la proyección de agua pulverizada.

6. La verificación de cumplimiento de los requisitos ya señalados, se deberá efectuar bajo las siguientes condiciones:
 - a. El vehículo estará situado en una superficie horizontal.
 - b. Las ruedas de dirección estarán en posición recta.
 - c. El vehículo estará sin carga.
 - d. Los neumáticos deberán estar inflados a la presión recomendada por el fabricante del vehículo.

B.- Dispositivo de protección lateral (DPL)

1. Requisitos Generales:

- a. El DPL no aumentará el ancho total del vehículo y la parte principal de su superficie externa no se adentrará más de 150 mm con respecto al plano más externo (ancho máximo) del vehículo. Su extremo delantero podrá doblarse hacia el interior en un ángulo que no exceda los 45°. Su extremo trasero no se adentrará más de 30 mm con respecto al borde más exterior de los neumáticos traseros (excluido cualquier abultamiento de estos en contacto con el suelo) en por lo menos sus 250 mm posteriores (Figura N°11).

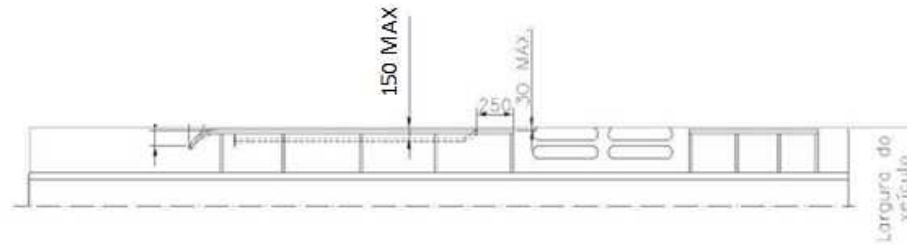


Figura N°11, Ubicación General, Vista Superior (dimensiones en mm)

- b. La superficie externa del DPL deberá ser lisa y, en la medida de lo posible, continua desde la parte anterior a la posterior; no obstante, las discontinuidades que se produzcan en el DPL debido a la existencia de componentes del vehículo, serán aceptadas, permitiéndose una discontinuidad longitudinal máxima de 25 mm (Figura N°12). Cuando existan partes adyacentes, éstas se podrán superponer, siempre que el borde de la superposición mire hacia atrás o hacia abajo.

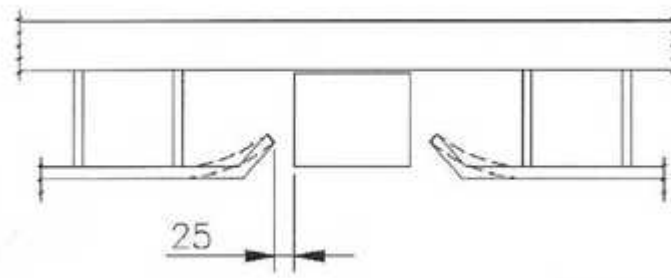


Figura N°12, Holgura con componentes del vehículo, Vista Superior (dimensiones en mm)

- c. Se autorizarán cabezas redondeadas de pernos o remaches que sobresalgan de la superficie del DPL hasta una distancia no mayor a 10 mm y otros elementos que sobresalgan dentro de dichos márgenes siempre que sean lisos y redondeados; todos los bordes externos y las esquinas deberán ser redondeados, con un radio no inferior a 2,5 mm.
- d. El DPL podrá consistir en una superficie continua plana, en uno o más largueros horizontales o en una combinación de ambas cosas. Cuando se utilicen largueros, estos no distarán entre sí más de 300 mm ni tendrán menos de 50 mm de alto (Figura N°13).

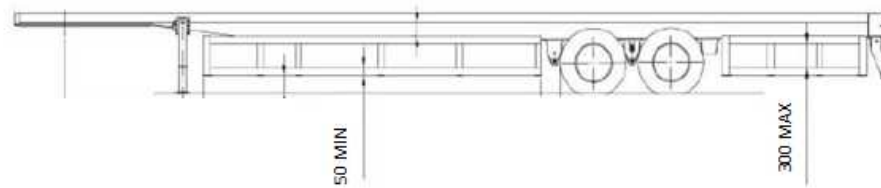


Figura N°13, Dimensiones de los largueros, Vista Lateral (dimensiones en mm)

- e. Los elementos fijados de forma permanente al vehículo, por ejemplo ruedas de repuesto, cajas de baterías, depósitos de aire, depósitos de combustible, lámparas, reflectores o cajas de herramientas, podrán estar incorporados en un DPL, siempre que cumplan los requisitos dimensionales.
- f. El DPL no podrá utilizarse para la sujeción de conductos de frenos, conductos hidráulicos, neumáticos o conductores eléctricos.
- g. El DPL será básicamente rígido, estará montado de forma segura (no deberá presentar el riesgo de soltarse debido a las vibraciones durante el uso normal del vehículo) y, salvo las partes señaladas en el literal e. anterior, estará hecho de metal o de cualquier otro material apropiado.

2. Borde Delantero

- a. La posición del borde delantero del DLP debe estar a una distancia no mayor a 300 mm por detrás del plano vertical perpendicular al plano longitudinal del vehículo y tangencial a la parte exterior del neumático de la rueda inmediatamente anterior al DPL (Figura N°14).

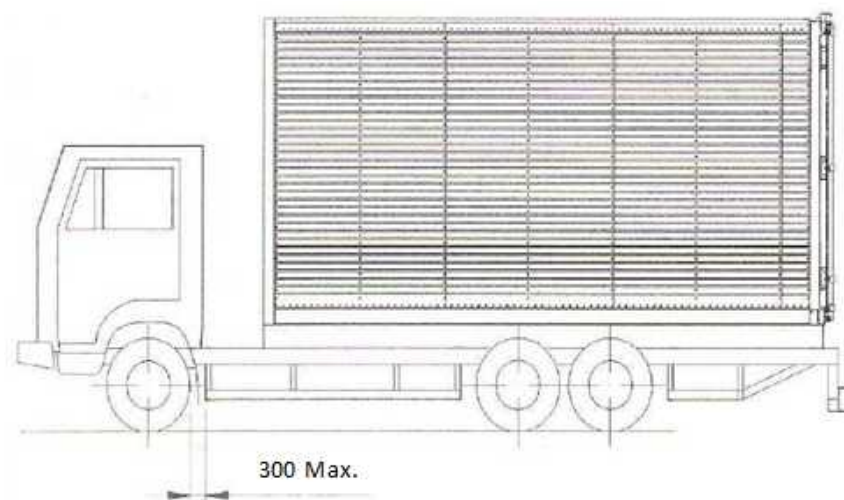


Figura N°14, Ubicación del Borde Delantero del DLP, Vista Lateral (dimensiones en mm)

- b. El borde delantero debe consistir en un elemento vertical continuo que se extienda sobre toda la altura del DPL, debiendo tener la cara externa un ancho igual o mayor a 50 mm.

Cuando los 300 mm a que se refiere el punto b).i. caigan en el interior de la cabina, el DPL deberá estar construido de manera que la distancia entre su borde anterior y las paredes de la cabina no sobrepase los 100 mm y, si es necesario, estará doblado en un ángulo que no exceda de 45°. En este caso, no será necesario que el borde delantero conste de un elemento vertical (Figura N°15).

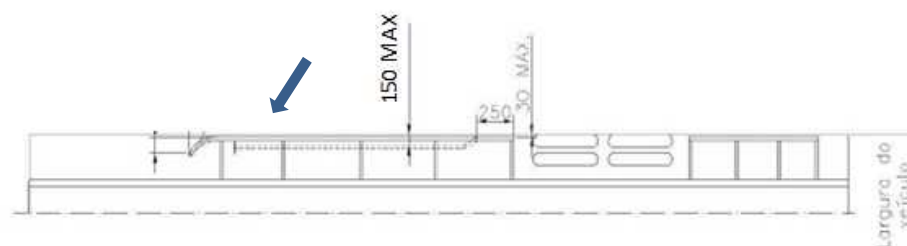


Figura N°15, Borde delantero doblado

3. Borde Posterior

- a. El borde posterior del DPL no se adelantará en más de 300 mm al plano vertical perpendicular al plano longitudinal del vehículo y tangencial a la superficie exterior del neumático de la rueda inmediatamente posterior; no es necesario un elemento vertical continuo en el borde posterior (Figura N°16).

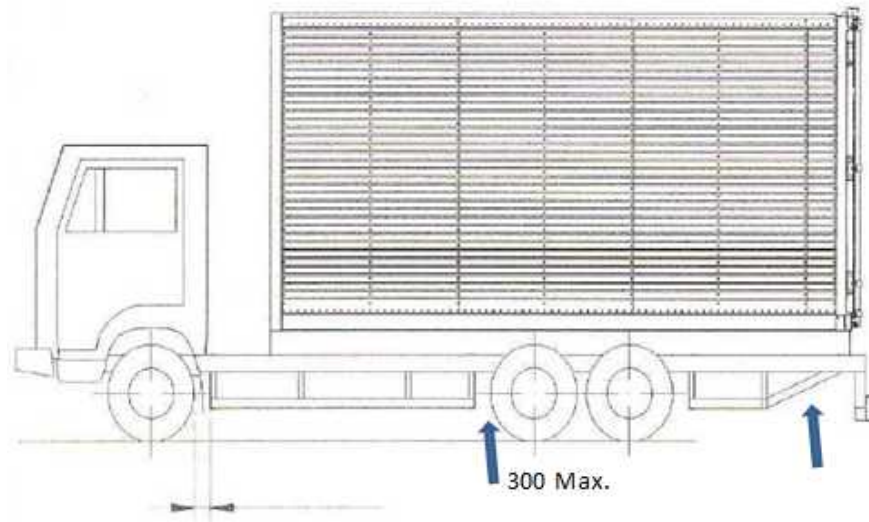


Figura N°16, Ubicación del Borde Trasero del DPL, Vista Lateral (dimensiones en mm)

- b. En los vehículos con dos ejes de dirección no será necesario un DPL entre ambos ejes si la distancia longitudinal entre sus líneas centrales no supera los 2.100 mm.

4. Borde inferior

- a. El borde inferior del DPL no distará más de 550 mm del suelo en ningún punto (Figura N°17).

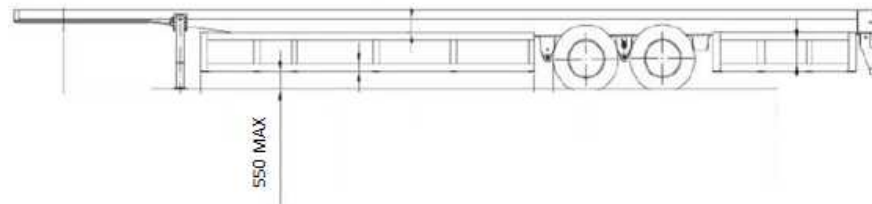


Figura N°17, Ubicación del Borde Inferior, Vista Lateral (dimensiones en mm)

5. Borde Superior

- a. El borde superior del DPL no se encontrará a más de 350 mm por debajo de parte inferior de la base de la estructura del vehículo, medida en un plano vertical tangente a la superficie externa de los neumáticos (Figura N°18), excluidos los abultamientos próximos al suelo, excepto en los siguientes casos:
 - i. Cuando el plano descrito en el punto 5.a., no corte la estructura del vehículo, el borde superior estará a nivel con la superficie de la plataforma de carga, o a 950 mm del suelo; se optará por la distancia menor (Figura N° 19).

- ii. Cuando el plano descrito en el punto 5.a., corte la estructura del vehículo a un nivel superior a 1,3 m del suelo, el borde superior del dispositivo estará situado por lo menos a 950 mm del suelo (Figura N° 19).
- iii. En los vehículos especialmente diseñados y fabricados, y no solamente adaptados, para llevar un contenedor o una caja desmontable, el borde superior del dispositivo podrá determinarse de conformidad con los puntos 5.a.i. y 5.a.ii. y el contenedor o la caja se considerará parte del vehículo.
- iv. En los vehículos equipados con una grúa para cargar, descargar o realizar otras operaciones, que dispongan de una estación de trabajo o de una plataforma de operaciones desde la que pueda manejarse la grúa, el borde superior del DPL podrá determinarse de conformidad con los puntos 5.a.i y 5.a.ii., y se considerará que la estación de trabajo o la plataforma de operaciones es la plataforma de carga.



Figura N°18, Ubicación del Borde Superior del DPL, Vista Lateral (dimensiones en mm)

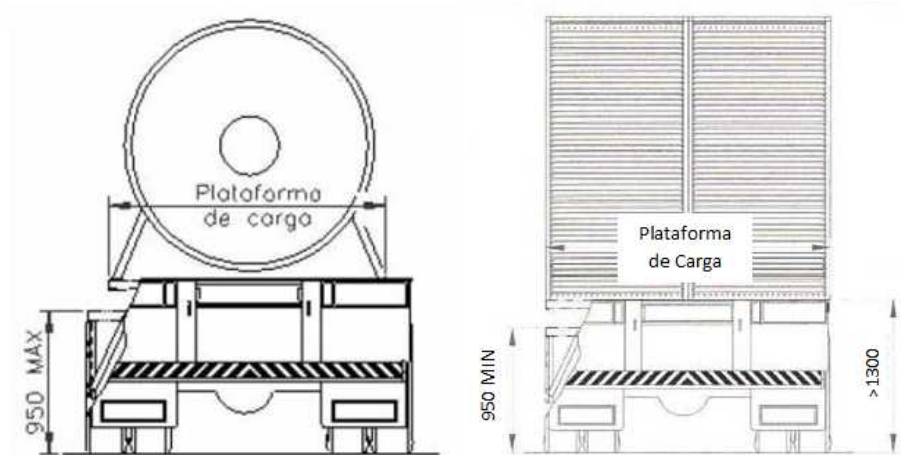


Figura N°19, Altura máxima del Borde Superior del DPL, Vista Trasera (dimensiones en mm)

- 6. El DPL podrá estar diseñado de forma que tenga varias posiciones en el lateral del vehículo. En tal caso, deberá existir un método garantizado de fijación en posición normal de funcionamiento que impida cualquier cambio involuntario de posición.

7. La verificación de cumplimiento de los requisitos ya señalados, se deberá efectuar bajo las siguientes condiciones:
- a. El vehículo estará situado en una superficie horizontal.
 - b. Las ruedas de dirección estarán en posición recta.
 - c. El vehículo estará sin carga.
 - d. Los neumáticos deberán estar inflados a la presión recomendada por el fabricante del vehículo.

Artículo 6°. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3° para la vigencia de los requisitos establecidos en el mismo artículo, a contar de la fecha de publicación del presente decreto en el Diario Oficial, aquellos camiones y tracto camiones que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 3° precedente, podrán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.