

Официален вестник L 165

на Европейския съюз

Издание
на български език

Законодателство

Година 51
26 юни 2008 г.

Съдържание

I *Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително*

РЕГЛАМЕНТИ

Регламент (ЕО) № 600/2008 на Комисията от 25 юни 2008 година за определяне на фиксирани вносни стойности за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци 1

★ **Регламент (ЕО) № 601/2008 на Комисията от 25 юни 2008 година относно защитните мерки, прилагани към някои рибни продукти, внесени от Габон и предназначени за консумация от човека ⁽¹⁾** 3

Регламент (ЕО) № 602/2008 на Комисията от 25 юни 2008 година относно отпускането на права за внос за подадените за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г. заявления в рамките на откритата с Регламент (ЕО) № 431/2008 тарифна квота за замразено месо от едър рогат добитък 6

Регламент (ЕО) № 603/2008 на Комисията от 25 юни 2008 година относно отпускането на права за внос за подадените за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г. заявления в рамките на откритата с Регламент (ЕО) № 412/2008 тарифна квота за замразено говеждо месо, предназначено за преработка 7

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

(Продължава на вътрешната корица)

II *Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително*

РЕШЕНИЯ

Съвет

2008/486/ЕО:

- ★ **Решение на Съвета от 23 юни 2008 година относно назначаването на половината членове на управителния съвет на Европейския орган за безопасност на храните** 8

СПОРАЗУМЕНИЯ

Съвет

- ★ **Информация относно датата на влизане в сила на споразумението за партньорство в областта на рибарството между Европейската общност и Република Кирибати** 10

АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- ★ **Правило № 12 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар** 11

III *Актове, приети по силата на Договора за ЕС*

АКТОВЕ, ПРИЕТИ ПО СИЛАТА НА ДЯЛ V ОТ ДОГОВОРА ЗА ЕС

- ★ **Съвместно действие 2008/487/ОВППС на Съвета от 23 юни 2008 година в подкрепа на универсализирането и прилагането на Конвенцията от 1997 г. за забрана на използването, складирането, производството и трансфера на противопехотни мини и за тяхното унищожаване в рамките на Европейската стратегия за сигурност** 41

I

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване е задължително)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 600/2008 НА КОМИСИЯТА

от 25 юни 2008 година

за определяне на фиксирани вносни стойности за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1580/2007 на Комисията от 21 декември 2007 г. относно правилата за прилагане на регламенти (ЕО) № 2200/96, (ЕО) № 2201/96 и (ЕО) № 1182/2007 на Съвета в сектора на плодовете и зеленчуците ⁽¹⁾, и по-специално член 138, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

(1) В изпълнение на резултатите от Уругвайския кръг от многостранните търговски преговори Регламент (ЕО) № 1580/2007 посочва критерии за определяне от Комисията на фиксирани стойности при внос от трети страни на продуктите и периодите, посочени в приложението към него.

(2) В изпълнение на горепосочените критерии фиксирани вносни стойности следва да се определят на нивата, посочени в приложението към настоящия регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Фиксираните вносни стойности, посочени в член 138 от Регламент (ЕО) № 1580/2007, се определят, както е посочено в таблицата в приложението.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 26 юни 2008 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 25 юни 2008 година.

За Комисията

Jean-Luc DEMARTY

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 350, 31.12.2007 г., стр. 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ

към регламент на Комисията от 25 юни 2008 година за определяне на фиксирани вносни стойности за определяне на входната цена на някои плодове и зеленчуци

(EUR/100 kg)

Код по КН	Кодове на трети страни ⁽¹⁾	Фиксирана вносна стойност
0702 00 00	MA	60,9
	MK	34,1
	TR	59,6
	ZZ	51,5
0707 00 05	JO	156,8
	MK	22,9
	TR	83,4
	ZZ	87,7
0709 90 70	JO	216,7
	TR	100,0
	ZZ	158,4
0805 50 10	AR	103,2
	TR	135,6
	US	85,8
	ZA	154,5
	ZZ	119,8
0808 10 80	AR	87,3
	BR	79,0
	CL	90,0
	CN	73,8
	NZ	121,7
	US	94,9
	UY	88,3
	ZA	90,6
	ZZ	90,7
0809 10 00	IL	121,6
	TR	194,6
	ZZ	158,1
0809 20 95	TR	365,3
	US	353,8
	ZZ	359,6
0809 30 10, 0809 30 90	IL	144,8
	US	245,1
	ZZ	195,0
0809 40 05	IL	157,7
	TR	131,9
	ZZ	144,8

⁽¹⁾ Номенклатура на страните, определена с Регламент (ЕО) № 1833/2006 на Комисията (ОВ L 354, 14.12.2006 г., стр. 19). Код „ZZ“ означава „друг произход“.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 601/2008 НА КОМИСИЯТА

от 25 юни 2008 година

относно защитните мерки, прилагани към някои рибни продукти, внесени от Габон и предназначени за консумация от човека

(текст от значение за ЕИП)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 178/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 28 януари 2002 г. за определяне на общите принципи и изисквания на законодателството в областта на храните, за създаване на Европейски орган за безопасност на храните и за определяне на процедури относно безопасността на храните ⁽¹⁾, и по-специално член 53, параграф 1, буква б) от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с Регламент (ЕО) № 178/2002 трябва да се предприемат необходимите мерки, когато е очевидно, че храни, внесени от трета страна, биха могли да представляват сериозен риск за здравето на човека и животните или за околната среда, и че този риск не може да бъде задоволително овладян чрез предприетите от засегнатата(ите) държава(и)-членка(и) мерки.
- (2) Инспекция на Общността, проведена в Габон през 2007 г., разкри сериозни нередности по отношение на някои рибни продукти, предназначени за износ за Европейската общност. Констатирани са сериозни пропуски, по-специално по отношение на капацитета на органите в Габон да предприемат коригиращи действия в случай на наличие на високи стойности на тежки метали и сулфити.
- (3) С Регламент (ЕО) № 1881/2006 на Комисията от 19 декември 2006 г. за определяне на максимално допустимите количества на някои замърсители в храните ⁽²⁾ се определят максимално допустимите количества на тежки метали за някои рибни продукти.
- (4) С Директива 95/2/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 1995 г. относно добавките в

храни, различни от оцветители и подсладителни ⁽³⁾ се определят максималните нива на сулфити за някои рибни продукти.

- (5) Поради това държавите-членки следва да провеждат подходящи проверки на някои рибни продукти от Габон при пристигането им на границата на Общността, за да гарантират, че те отговарят на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1881/2006 и Директива 95/2/ЕО по отношение на тежките метали и сулфитите.
- (6) Държавите-членки ще използват подходящи планове за вземане на проби и методи за анализ при осъществяване на посочените проверки. При вземането на проби и анализи за тежки метали ще се прилага Регламент (ЕО) № 333/2007 на Комисията ⁽⁴⁾.
- (7) С Регламент (ЕО) № 178/2002 беше създадена система за бързо предупреждение за храни и фуражи, която следва да бъде използвана, за да се изпълнява изискването за взаимно информиране, предвидено в член 22, параграф 2 от Директива 97/78/ЕО на Съвета ⁽⁵⁾. Освен това държавите-членки ще уведомяват Комисията посредством периодично изготвяни доклади за всички резултати от анализи, проведени при официалните проверки, извършвани по отношение на пратките, съдържащи рибни продукти от Габон, обхванати от настоящия регламент.
- (8) Настоящият регламент следва бъде преразгледан след една година в зависимост от гаранциите, предоставени от компетентните органи на Габон, и въз основа на резултатите от изследванията, извършвани от държавите-членки. Нова инспекция на Комисията може да се окаже необходима, за да се проверят предоставените гаранции.
- (9) Всички разходи, възникнали във връзка с прилагането на настоящия регламент, са за сметка на изпращача, на получателя или на техните представители.
- (10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по хранителната верига и здравето на животните,

⁽¹⁾ ОВ L 31, 1.2.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 202/2008 на Комисията (ОВ L 60, 5.3.2008 г., стр. 17).

⁽²⁾ ОВ L 364, 20.12.2006 г., стр. 5. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 1126/2007 (ОВ L 255, 29.9.2007 г., стр. 14).

⁽³⁾ ОВ L 61, 18.3.1995 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2006/52/ЕО (ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 10).

⁽⁴⁾ ОВ L 88, 29.3.2007 г., стр. 29.

⁽⁵⁾ ОВ L 24, 30.1.1998 г., стр. 9. Директива, последно изменена с Директива 2006/104/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 352).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Настоящият регламент се прилага за рибните продукти с произход от Габон, предназначени за консумация от човека, които са обхванати от Регламент (ЕО) № 1881/2006 по отношение на тежките метали и от Директива 95/2/ЕО по отношение на сулфитите.

Член 2

1. Държавите-членки, като използват подходящи планове за вземане на проби и методи за анализ, гарантират, че всяка пратка, съдържаща продуктите, посочени в член 1, се подлага на необходимите изследвания, за да се докаже, че въпросните продукти отговарят на разпоредбите, установени в Регламент (ЕО) № 1881/2006 по отношение на тежките метали и в Директива 95/2/ЕО по отношение на сулфитите. Вземането на проби и анализите за тежки метали се провеждат съгласно Регламент (ЕО) № 333/2007.

2. Държавите-членки предоставят на Комисията на всеки три месеца доклад за резултатите от анализите, направени при официалните проверки на пратките, съдържащи продуктите, посочени в параграф 1. Този доклад се представя през месеца след края на всяко тримесечие (април, юли, октомври и януари).

3. Използва се общият формуляр за докладване, установен в приложението към настоящия регламент.

Член 3

Държавите-членки не разрешават вноса на продуктите, посочени в член 1, за които е констатирано, че не отговарят на разпоредбите, посочени в член 2, параграф 1.

Член 4

Всички разходи, възникнали във връзка с прилагането на настоящия регламент, са за сметка на изпращача, на получателя или на техните представители.

Член 5

Настоящият регламент се преразглежда в зависимост от гаранциите, предоставени от компетентните органи на Габон, и въз основа на резултатите от изследванията, посочени в член 2. Нова инспекция на Комисията може да се окаже необходима, за да се проверят предоставените гаранции.

Член 6

Настоящият регламент влиза в сила на седмия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 25 юни 2008 година.

За Комисията
Androulla VASSILOU
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Общ формуляр за докладване, посочен в член 2, параграф 3**Резултати от проверките на някои рибни продукти от Габон по отношение на тежки метали и сулфити**

Докладваща страна:

Година:

Тримесечие:

Вид рибен продукт	Код на взетата проба	Дата на провеждане на анализа (дд/мм/гггг)	Анализирано вещество (напр. Pb, Cd, Hg, сулфит) ⁽¹⁾	Резултат (mg/kg) ⁽²⁾	Неопределеност при измерване (само за тежки метали) ($x \pm U$) ⁽³⁾	Отговаря (да/не)	Граница на откриване (само за тежки метали) (mg/kg)	Граница на количествено определяне (само за тежки метали) (mg/kg)

⁽¹⁾ Моля докладвайте за всеки анализ на отделен ред.⁽²⁾ Резултатът за сулфити се изразява като SO₂.⁽³⁾ В съответствие с Регламент (ЕО) № 333/2007.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 602/2008 НА КОМИСИЯТА**от 25 юни 2008 година****относно отпускането на права за внос за подадените за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г. заявления в рамките на откритата с Регламент (ЕО) № 431/2008 тарифна квота за замразено месо от едър рогат добитък**

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1254/1999 на Съвета от 17 май 1999 г. относно общата организация на пазара на говеждо и телешко месо ⁽¹⁾,като взе предвид Регламент (ЕО) № 1301/2006 на Комисията от 31 август 2006 г. относно установяване на общи правила за прилагането на тарифните квоти за внос на селскостопански продукти, управлявани чрез система от лицензи за внос ⁽²⁾, и по-специално член 7, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 431/2008 на Комисията от 19 май 2008 година относно откриване и управление на тарифна квота за замразено месо от едър рогат добитък, включено в код по КН 0202, и продукти, включени в код

по КН 0206 29 91 ⁽³⁾ откри тарифна квота за вноса на продукти от месо от животни от рода на едрия рогат добитък.

(2) Заявените за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г. количества надвишават наличните количества. Следователно е целесъобразно да се определи в какъв размер могат да се предоставят правата за внос, като се фиксира коефициентът на отпускане, който да се прилага за заявените количества,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

За заявленията за права за внос за квота с пореден номер 09.4003, подадени съгласно Регламент (ЕО) № 431/2008 за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г., се прилага коефициентът на отпускане 20,564162 %.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 26 юни 2008 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 25 юни 2008 година.

За Комисията

Jean-Luc DEMARTY

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 160, 26.6.1999 г., стр. 21. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1913/2005 (ОВ L 307, 25.11.2005 г., стр. 2). Регламент (ЕО) № 1254/1999 ще бъде заменен с Регламент (ЕО) № 1234/2007 (ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1) считано от 1 юли 2008 г.

⁽²⁾ ОВ L 238, 1.9.2006 г., стр. 13. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 289/2007 (ОВ L 78, 17.3.2007 г., стр. 17).

⁽³⁾ ОВ L 130, 20.5.2007 г., стр. 3.

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 603/2008 НА КОМИСИЯТА

от 25 юни 2008 година

относно отпускането на права за внос за подадените за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г. заявления в рамките на откритата с Регламент (ЕО) № 412/2008 тарифна квота за замразено говеждо месо, предназначено за преработка

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1254/1999 на Съвета от 17 май 1999 г. относно общата организация на пазара на говеждо и телешко месо ⁽¹⁾,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1301/2006 на Комисията от 31 август 2006 г. относно установяване на общи правила за прилагането на тарифните квоти за внос на селскостопански продукти, управлявани чрез система от лицензии за внос ⁽²⁾, и по-специално член 7, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) Регламент (ЕО) № 412/2008 на Комисията от 8 май 2008 г. за откриване и управление на тарифни квоти за внос на замразено говеждо месо, предназначено за преработка ⁽³⁾, отпусна тарифна квота за вноса на говеждо месо.

- (2) Заявленията за права за внос за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г. надвишават наличните количества за правата за квота с пореден омер 09.4057. Следователно е целесъобразно да се определи в какъв размер могат да се предоставят правата за внос, като се установи/ят коефициентът/ите на отпускане, който/ито да се прилага/т за заявените количества,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

За заявленията за права за внос, подадени съгласно Регламент (ЕО) № 412/2008 за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2009 г., за правата за квота с пореден омер 09.4057 се прилага коефициент на отпускане от 9,748767 %.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на 26 юни 2008 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 25 юни 2008 година.

За Комисията

Jean-Luc DEMARTY

Генерален директор на Генерална дирекция
„Земеделие и развитие на селските райони“

⁽¹⁾ ОВ L 160, 26.6.1999 г., стр. 21. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1913/2005 (ОВ L 307, 25.11.2005 г., стр. 2). Регламент (ЕО) № 1254/1999 ще бъде заменен с Регламент (ЕО) № 1234/2007 (ОВ L 299, 16.11.2007 г., стр. 1) считано от 1 юли 2008 г.

⁽²⁾ ОВ L 238, 1.9.2006 г., стр. 13. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 289/2007 (ОВ L 78, 17.3.2007 г., стр. 17).

⁽³⁾ ОВ L 125, 9.5.2008 г., стр. 7.

II

(Актове, приети по силата на Договорите за ЕО/Евратом, чието публикуване не е задължително)

РЕШЕНИЯ

СЪВЕТ

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

от 23 юни 2008 година

относно назначаването на половината членове на управителния съвет на Европейския орган за безопасност на храните

(2008/486/ЕО)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 178/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 28 януари 2002 г. за установяване на общите принципи и изисквания на законодателството в областта на храните, за създаване на Европейски орган за безопасност на храните и за определяне на процедури относно безопасността на храните ⁽¹⁾, и по-специално член 25, параграф 1 от него,

като взе предвид списъка на кандидатите, предоставен на Съвета от Комисията на Европейските общности,

като взе предвид становището, изразено от Европейския парламент,

като има предвид, че:

- (1) От съществено значение е да се гарантират независимостта, високото научно качество, прозрачността и ефективността на Европейския орган за безопасност на храните. Абсолютно необходимо е също да се осъществява сътрудничество с държавите-членки.
- (2) Мандатът на половината членове на управителния съвет изтича на 30 юни 2008 г.
- (3) С оглед назначаването на седем нови членове на управителния съвет, кандидатурите бяха проучени въз основа на предоставената от Комисията документация и в съответствие със становището, изразено от Европейския

парламент. Целта е да се гарантират най-висока степен на компетентност, широк спектър на съответни експертни знания, например в областта на управлението и публичната администрация, и възможно най-широко географско разпределение в рамките на Съюза.

- (4) Трима от тези членове следва да имат професионален опит в организации, представляващи потребителите и други групи интереси по веригата за хранене,

РЕШИ:

Член 1

Назначават се за членове на управителния съвет на Европейския орган за безопасност на храните за периода от 1 юли 2008 г. до 30 юни 2012 г.:

- Davies, Sue (*);
- Facelli, Piergiuseppe;
- Horst, Matthias (*);
- Pogačnik, Milan;
- Ruprich, Jiří;
- Turunen, Sinikka (*);
- Url, Bernhard.

⁽¹⁾ ОВ L 31, 1.2.2002 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 202/2008 на Комисията (ОВ L 60, 5.3.2008 г., стр. 17).

(*) Член с професионален опит в организации, представляващи потребителите и други групи интереси по веригата за хранене.

Член 2

Настоящото решение се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Люксембург на 23 юни 2008 година.

За Съвета
Председател
I. JARC

СПОРАЗУМЕНИЯ

СЪВЕТ

Информация относно датата на влизане в сила на споразумението за партньорство в областта на рибарството между Европейската общност и Република Кирибати

Европейската общност и правителството на Република Кирибати се нотифицираха взаимно, съответно на 15 ноември 2007 г. и на 29 април 2008 г., за приключването на процедурите, необходими за влизане на споразумението в сила ⁽¹⁾.

Вследствие на това споразумението влезе в сила на 29 април 2008 г., съгласно член 18 от него.

⁽¹⁾ ОВ L 205, 7.8.2007 г., стр. 3.

АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

Единствено оригиналните текстове на UN/ECE имат правно действие по международното публично право. Състоянието и датата на влизане в сила на това правило следва да се проверят в актуалната версия на документа на UN/ECE за състоянието TRANS/WP.29/343/Rev.X, публикуван в интернет на адрес: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Правило № 12 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни разпоредби относно одобряването на моторни превозни средства по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар

Включващо всички текстове в сила до:

Притурка 3 към серия от изменения 03 – дата на влизане в сила: 23 март 2000 г.

1. ОБХВАТ

- 1.1. Настоящото правило се прилага за поведението на кормилния механизъм на моторните превозни средства от категория M_1 и на превозните средства от категория N_1 с максимално допустима маса под 1 500 kg по отношение на защитата на водача при челен удар.
- 1.2. По искане на производителя превозни средства от категории, различни от споменатите в точка 1.1., могат да бъдат одобрени по реда на настоящото правило.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящото правило:

- 2.1. „Одобряване на превозно средство“ е одобряването на тип превозно средство по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар.
- 2.2. „Тип превозно средство“ са моторните превозни средства, между които няма различия по отношение на следните съществени характеристики:
 - 2.2.1. Превозни средства, задвижвани с двигател с вътрешно горене:
 - 2.2.1.1 структура, размери, форма и материал на частта на превозното средство, разположена пред кормилното управление;
 - 2.2.1.2. маса на превозното средство в оборудвано състояние, определена в точка 2.18. по-долу;
 - 2.2.2. Превозни средства, задвижвани с електрически двигател:
 - 2.2.2.1. размери, маса, структура на превозното средство, форма и материал, разположение на компонентите в системата за задвижване, местоположение на акумулаторната батерия или на части от акумулаторната батерия за задвижване.
 - 2.2.2.2. маса на превозното средство в оборудвано състояние, определена в точка 2.18. по-долу.
- 2.3. „Одобряване на кормилното управление“ е одобряването на тип кормилно управление по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар.

- 2.4. „Тип кормилно управление“ са категории кормилно управление, между които няма различия по отношение на следните съществени характеристики:
- 2.4.1. структура, размери, форма и материал;
- 2.5. „Кормилно управление“ е кормилно устройство, обикновено волан за управление, което се задейства от водача.
- 2.6. „Универсално кормилно управление“ е кормилно управление, което може да се монтира в повече от един одобрен тип превозно средство, когато разликите в закрепването на кормилното управление към кормилната колона не нарушават поведението на кормилното управление при удар.
- 2.7. „Въздушна възглавница“ е еластична възглавница, предназначена за пълнене с газ под налягане, която:
- 2.7.1. е проектирана да предпазва водача на превозното средство при удар в кормилното управление;
- 2.7.2. се изпълва с газ от устройство, което се задейства в случай на удар на превозното средство.
- 2.8. „Венец на кормилното управление“, при наличие на волан, е квазиторoidalният външен пръстен, който водачът държи с ръце, докато управлява.
- 2.9. „Спица“ е прът, свързващ венета на кормилното управление с главината.
- 2.10. „Главина“ е частта на кормилното управление, обикновено разположена в центъра, която:
- 2.10.1. свързва кормилното управление с кормилния вал;
- 2.10.2. предава въртящия момент от кормилното управление на кормилния вал.
- 2.11. „Център на главината на кормилното управление“ е точката от повърхността на главината, която лежи на оста на кормилния вал.
- 2.12. „Равнина на кормилното управление“, при наличие на волан, е плоската повърхност, която разделя венета на кормилното управление на две равни части към водача и към предната част на превозното средство.
- 2.13. „Кормилен вал“ е компонентът, който предава на вала на кормилната кутия въртящия момент, приложен върху кормилното управление.
- 2.14. „Кормилна колона“ е корпусът, обхващащ кормилния вал.
- 2.15. „Кормилен механизъм“ е съвкупността, включваща кормилното управление, кормилната колона, скрепителните елементи, кормилния вал, кормилната кутия, както и всички други компоненти, проектирани за поглъщане на енергията в случай на удар в кормилното управление.
- 2.16. „Отделение за пътници“ е пространството за разполагане на пътниците, ограничено между покрива, пода, страничните стени, вратите, външните стъкла, предната преграда и равнината на опората зад гърба на задната седалка, и заедно с, ако има такива, дяловете на нишите, които съдържат отделните блокове на акумулаторната батерия за задвижване на електрическото превозно средство.
- 2.17. „Ударна глава“ е твърдо полусферично тяло с диаметър 165 mm в съответствие с точка 3. от приложение 5 към настоящото правило.

- 2.18. „Маса на превозното средство в оборудвано състояние“ е масата на превозното средство без водач, пътници и товар, но комплектувано с гориво, охлаждаща течност, смазочно масло, инструменти и резервно колело, ако са предвидени като стандартно оборудване от производителя на превозното средство, като и нишата(ите), които съдържат отделните блокове на акумулаторната батерия за задвижване на електрическото превозно средство.
- 2.19. „Отделен блок“ е най-малката съставна част на източника на електрическа енергия за задвижване.
- 2.20. „Акумулаторна батерия за задвижване“ е комплектът блокове, от които се състои източникът на електрическа енергия.
- 2.21. „Платформа на акумулаторната батерия за задвижване“ е платформата, която съдържа един или повече отделни блокове. Превозното средство може да не съдържа платформа или да съдържа една или повече платформи.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЯВАНЕ

3.1. Тип превозно средство

- 3.1.1. Заявлението за одобряване на тип превозно средство по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар се подава от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.
- 3.1.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и от следните данни:
- 3.1.2.1. подробно описание на типа превозно средство по отношение на структурата, размерите, формата и материала на частта от превозното средство, разположена пред кормилното управление;
- 3.1.2.2. чертежи на кормилния механизъм и на неговото закрепване към шасито и каросерията на превозното средство в подходящ мащаб и достатъчно подробни;
- 3.1.2.3. техническо описание на този механизъм;
- 3.1.2.4. маса на превозното средство в работно състояние;
- 3.1.2.5. доказателство, че кормилното управление, според случая, е одобрено в съответствие с точка 5.2. от правилото.
- 3.1.2.6. доказателство, че кормилният механизъм е съобразен с техническите изискванията в точка 5.2.2. от Правило № 49, серия от изменения 01, ако заявлението за одобряване е подадено от заявителя съгласно точка 5.1.2. по-долу.
- 3.1.2.7. доказателство, че кормилното управление е в съответствие с техническите изисквания в точки 5.2.1.4. и 5.2.1.5. от Правило № 49, серия от изменения 01, ако заявлението за одобряване е подадено от заявителя съгласно точка 5.1.2. по-долу.
- 3.1.3. На техническата служба, отговаряща за изпитванията за одобрение, трябва да се предостави следното:
- 3.1.3.1. превозно средство, представително за одобрявания тип превозно средство, за посоченото в точка 5.1. по-долу изпитване;
- 3.1.3.2. по усмотрение на производителя и със съгласието на техническата служба – второ превозно средство или частите на превозното средство, които той счита като съществени за изпитванията, посочени в точки 5.2. и 5.3. по-долу.
- 3.1.3.3. Преди издаване на типовото одобрение компетентният орган трябва да удостовери наличието на задоволителни мерки, осигуряващи ефективни проверки за съответствие на производството.

3.2. Тип кормилно управление

- 3.2.1. Заявлението за одобряване на тип кормилно управление по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар се подава от производителя на кормилното управление или от негов надлежно упълномощен представител.
- 3.2.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и от следните данни:
- 3.2.2.1. подробно описание на типа кормилно управление по отношение на структурата, размерите, формата и материала на кормилното управление;
- 3.2.2.2. чертежи на кормилния механизъм и на неговото закрепване към шасито и каросерията в подходящ мащаб и достатъчно подробни.
- 3.2.2.3. доказателство, че кормилното управление е в съответствие с техническите изисквания в точки 5.2.1.4. и 5.2.1.5. от Правило № 49, серия от изменения 01, ако заявлението за одобряване е подадено от заявителя съгласно точка 5.1.2. по-долу.
- 3.2.3. На техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобряване, посочени в точки 5.2. и 5.3. по-долу, трябва да се представи кормилно управление, представително за одобрявания тип, както и — по усмотрение на производителя и със съгласието на техническата служба — частите на превозното средство, които той счита като съществени за изпитването.

4. ОДОБРЯВАНЕ

- 4.1. Към сертификата за типово одобрение се прилага сертификат, съответстващ на образца от точки 4.1.1. или 4.1.2.:
- 4.1.1. Приложение 1А за заявленията по точка 3.1.
- 4.1.2. Приложение 1Б за заявленията по точка 3.2.

4.2. Тип превозно средство

- 4.2.1. Ако превозното средство, предоставено за одобряване съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията от точка 5 по-долу и приложения 4 и 5 към настоящото правило, се издава одобрение за съответния тип превозно средство.
- 4.2.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите две цифри на този номер (понастоящем 03, отговарящи на серията от изменения 03, влязла в сила на 24 декември 1993 г.) обозначават серията от изменения, отразяваща най-новите основни технически изменения на правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по Спогодбата не може да присвоява един и същи номер на един и същ тип превозно средство, оборудван с различни типове кормилни механизми, или на друг тип превозно средство, определено в точка 2.2. по-горе.
- 4.2.3. Страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, биват уведомявани за всяко одобрение, разширяване на одобрение или отказ за издаване на одобрение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образца от приложение 1А към настоящото правило.

- 4.2.4. На всяко превозно средство, съответстващо на одобрен по настоящото правило тип, на явно и леснодостъпно място, упоменато във формуляра за одобрение, се нанася международна маркировка за одобрение, която се състои от:
- 4.2.4.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на страната, издала одобрението ⁽¹⁾;
- 4.2.4.2. номерът на настоящото правило, следван от буква „R“, тире и номера на одобрение, влясно от окръжността, посочена в точка 4.4.1.
- 4.2.5. Ако превозното средство съответства на одобрен тип превозно средство, съгласно едно или повече правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението съгласно настоящото правило, символът, посочен в точка 5.4.1., не е необходимо да се повтаря; в такива случаи, номерът на правилото и номерата на одобренията, както и допълнителните символи за всички правила, по които е издадено одобрение в страната, издала одобрението по настоящото правило, се поставят във вертикални колони отлясно на символа, указан в точка 4.2.4.1.
- 4.2.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 4.2.7. Маркировката за одобрение се поставя в близост до или на табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя.
- 4.3. **Тип кормилно управление**
- 4.3.1. Ако превозното средство, предоставено за одобряване съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията от точки 5. и 6. по-долу и приложения 4,5 и 6 към настоящото правило, се издава одобрение за съответния тип превозно средство. Това се отнася единствено до кормилни управления, които не включват въздушна възглавница.
- 4.3.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението. Първите две цифри на този номер (понастоящем 03, отговарящи на серията от изменения 03, влязла в сила на 24 август 1993 г.) обозначават серията от изменения, отразяваща най-новите основни технически изменения на правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща страна по Спогодбата не може да присвоява един и същи номер на различни типове кормилно управление, определени в точка 2.4. по-горе.
- 4.3.3. Страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, се уведомяват за всяко одобрение, разширяване на одобрение или отказ за издаване на одобрение за тип кормилно управление съгласно настоящото правило, посредством формуляр, който съответства на образаца от приложение 1Б към настоящото правило.
- 4.3.4. На всяко кормилно управление, съответстващо на одобрен по настоящото правило тип, на явно и леснодостъпно място, упоменато във формуляра за одобрение, се нанася международна маркировка за одобрение, която се състои от:
- 4.3.4.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на страната, издала одобрението ⁽²⁾;

⁽¹⁾ 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чехия, 9 за Испания, 10 за Югославия, 11 за Обединеното кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (не е присвоен), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 за Ирландия, 25 за Хърватия, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (не е присвоен), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33 (не е присвоен), 34 за България, 35-36 (не са присвоени), 37 за Турция, 38-39 (не са присвоени), 40 за бившата Югославска република Македония, 41 (не е присвоен), 42 за Европейската общност (Одобрения се издават от нейните държави-членки, като се използва съответният им символ на ИКЕ, 43 за Япония, 44 (не е присвоен), 45 за Австралия и 46 за Украйна. Следващи номера ще бъдат присвоявани и на други държави в хронологичния ред, по който те ратифицират или се присъединят към Спогодбата за приемане на единни технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условията за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания, като така присвоените номера се съобщават от генералния секретар на Организацията на обединените нации на страните по Спогодбата.

⁽²⁾ Вж. бележката под черта към точка 4.2.4.1.

- 4.3.4.2. номерът на одобрението, разположен под окръжността;
- 4.3.4.3. символът R94-01 в случай на одобрение съгласно точка 5.2.1. по-долу.
- 4.3.5. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясна, четлива и незаличима.
- 4.4. Приложение 2 към настоящото правило дава примери за оформлението на маркировки за одобрение.
5. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ
- 5.1. Когато ненатовареното превозно средство в работно състояние, без манекен, се изпитва на удар в преграда със скорост 48,3 km/h (30 mph), горната част на кормилната колона и нейният вал не трябва да се отклоняват назад, хоризонтално и успоредно на надлъжната ос на превозното средство с повече от 12,7 cm спрямо незасегнатата от удара точка на превозното средство нито вертикално с повече от 12,7 cm ⁽¹⁾.
- 5.1.1. В случай на превозно средство, задвижвано от електродвигател, изпитването на удар, предписано в точка 5.1., се провежда с главния прекъсвач за акумулаторната батерия в положение „включен“. Освен това, преди и след изпитването трябва да са удовлетворени следните изисквания:
- 5.1.1.1. Отделните блокове на батерията остават фиксирани по местата си.
- 5.1.1.2. В отделението за пътници не изтича никакъв течен електролит. Допустим е обаче ограничен теч единствено извън превозното средство, при условие че течът, който се случва през първия час след изпитването, не надхвърля 7 % от общото количество на течния електролит в акумулаторната батерия за задвижването.
- 5.1.2. Технически изисквания от точка 5.1. по-горе се считат за изпълнени, ако превозното средство, оборудвано с такава кормилна система, е в съответствие със технически изисквания на точка 5.2.2. от Правило № 94, серия от изменения 01.
- 5.2. Когато кормилното управление е ударено от изпитвателен блок, тласнат срещу него с относителна скорост 24,1 km/h (15 mph), силата, приложена от кормилното управление върху изпитвателния блок, не трябва да превишава 1 111 daN.
- 5.2.1. Ако кормилното управление е оборудвано с въздушна възглавница във волана техническите изисквания от точка 5.2. по-горе се считат за изпълнени, ако превозното средство, оборудвано с такава кормилна система, е в съответствие със техническите изисквания на точки 5.2.1.4. и 5.2.1.5. от Правило № 94, серия от изменения 01.
- 5.3. Когато кормилното управление се удря с ударна глава, тласната срещу него с относителна скорост 24,1 km/h в съответствие с посочените в приложение 5 процедури, забавянето на ударната глава не трябва да превишава общо 80 g за над 3 ms. Забавянето трябва винаги да е по-малко от 120 g при честотен клас на канала (CFC) от 600 Hz.
- 5.4. Кормилното управление е проектирано, конструирано и монтирано по такъв начин, че:
- 5.4.1. преди изпитването на удар съгласно точки 5.2. и 5.3. върху повърхността на нито една част на кормилното управление пред водача, в която може да се допре сфера с диаметър 165 mm, да няма грапавини или остри ръбове, с радиус на кривината, по-малък от 2,5 mm.

⁽¹⁾ Вж. точка 3.1. от приложение 3.

- 5.4.1.1. След всяко изпитване на удар, предвидено в точки 5.2 и 5.3. частта от повърхността на кормилното управление пред водача не трябва да има никакви грапавини или остри ръбове, които биха увеличили риска от нараняване на водача. Не се вземат предвид малките напуквания или повърхностните пукнатини.
- 5.4.1.1.1. За всяка издатина, която съдържа част, изработена от еластичен материал с твърдост под 50 по Шор А, поставена върху опора от твърд материал, предписанията на точки 5.1.4 и 5.1.5 се прилагат само за опората от твърд материал.
- 5.4.2. Кормилното управление се проектира, произвежда и монтира, така че да не включва компоненти или аксесоари, като клаксон и монтажни принадлежности, които могат да закачат облеклото или бижутата на водача при нормално движение при шофиране.
- 5.4.3. В случай на кормилно управление, което не е част от оригинално оборудване, то трябва да отговаря на техническите изисквания, когато се изпитва в съответствие с точка 2.1.3. от приложение 4 и точка 2.3. от приложение 5.
- 5.4.4. В случай на „универсално кормилно управление“ трябва да са изпълнени изискванията за:
- 5.4.4.1. целия диапазон на ъгъла на наклон на колоната, което означава, че изпитванията се извършват най-малко за максималния или минималния ъгъл на колоната за всички одобрявани типове превозни средства, за които са предназначени устройствата за управление;
- 5.4.4.2. всички възможни положения на ударната глава и изпитвателния блок спрямо кормилното управление, което означава, че изпитванията се извършват най-малко при средното положение за всички одобрявани типове превозни средства, за които са предназначени устройствата за управление. При използването на една кормилна колона, тя трябва да е от типа, отговарящ на най-неблагоприятните условия.
- 5.4.5. Когато се използват приспособления за монтаж на кормилно управление към групи кормилни колони, тези приспособления трябва да запазват енергопоглъщащата способност на системата. Изпитванията могат да се извършват с един тип приспособления.
6. ИЗПИТВАНИЯ
- 6.1. Контролът по спазването на посочените в точка 5 по-горе изисквания се извършва в съответствие с методите, посочени в приложения 3, 4 и 5 към настоящото правило. Всички измервания следва да се извършват въз основа на ISO 6487:1987.
- 6.2. Одобряващият орган обаче може по своя преценка да разреши други изпитвания, при условие че тяхната равностойност може да бъде доказана. В този случай документите за одобрение трябва да се придружават от доклад, описващ използваните методи и получените резултати.
7. ИЗМЕНЕНИЯ И РАЗШИРЕНИЯ НА ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ НА ТИП ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ИЛИ ТИП КОРМИЛНО УПРАВЛЕНИЕ
- 7.1. Административният отдел, одобрил типа превозно средство или типа кормилно управление, се уведомява за всяко изменение на типа превозно средство или типа кормилно управление, или и на двете. Тогава отделът може:
- 7.1.1. да прецени, че направените изменения не оказват съществено неблагоприятно въздействие и че превозното средство продължава да отговаря на изискванията; или

- 7.1.2. да изиска протокол за допълнително изпитване от техническата служба, отговаряща за провеждането на изпитванията.
- 7.2. Без да се засягат разпоредбите на точка 7.1. по-горе, вариант на превозното средство, чиято маса в оборудвано състояние е по-малка от масата на превозното средство, подложено на изпитванията за одобряване, не се разглежда като изменение на типа превозно средство.
- 7.3. Потвърдението или отказът за одобрение, в което се посочват измененията, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точки 4.2.3. или 4.3.3. на държавите-страни по Спогодбата, прилагачи настоящото правило.
- 7.4. Компетентният орган, който издава разширяването на одобрението, му присписва сериен номер и уведомява за издаването му държавите-страни по Спогодбата от 1958 г., прилагачи настоящото правило, като изпраща формуляр за съобщение, съответстващ на образца, даден в приложение 1А или 1Б към настоящото правило.
8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 8.1. Всяко кормилно управление, получило одобрение по настоящото правило, трябва да бъде произведено така, че да съответства на одобрения тип, като отговаря на изискванията от точка 5. и 6. по-горе.
- 8.2. С цел проверка на спазването на изискванията от точка 8.1., се провеждат подходящи проверки на производството.
- 8.3. Притежателят на одобрението трябва по-специално:
- 8.3.1. да гарантира наличието на процедури за ефективен контрол на качеството на превозното средство или на кормилното управление;
- 8.3.2. той трябва да има достъп до изпитвателното оборудване, необходимо за проверка на съответствието с одобрения тип;
- 8.3.3. да гарантира, че резултатите от изпитванията се записват и че приложените документи остават на разположение в продължение на срок, който се определя съвместно с административната служба;
- 8.3.4. да анализира резултатите от всеки вид изпитване, за да провери и гарантира съответствието на параметрите на превозното средство или кормилното управление, като отчита разрешени модификации в промишленото производство;
- 8.3.5. гарантира, че за всеки тип превозно средство или кормилно управление се провеждат най-малко изпитванията, при които се правят измервания;
- 8.3.6. да гарантира, че всеки набор от проби или изпитвателни образци, които по време на въпросното изпитване показват несъответствие с типа, водят до допълнителни проби и изпитвания. Трябва да бъде направено всичко необходимо за възстановяване на съответствието на производството.
- 8.4. Компетентният орган, издал типовото одобрение, може по всяко време да проверява методите за контрол на съответствието, прилагани във всяка производствена единица.
- 8.4.1. При всяка проверка, данните от изпитванията и производствените данни се представят на проверяващия инспектор.
- 8.4.2. Инспекторът може да подбира случайни проби за изпитване в лабораторията на производителя. Минималният брой проби може да се определя според резултатите от собствените проверки на производителя.
- 8.4.3. Когато нивото на качеството е незадоволително или е необходима проверка на валидността на проведените изпитвания за прилагане на точка 8.4.2., инспекторът подбира проби за изпращане в техническата служба, провела изпитванията за типово одобрение.

8.4.4. Компетентният орган може да проведе всяко изпитване, предписано в настоящото правило. Нормалната честота на инспекциите, одобрени от компетентния орган, трябва да бъде веднъж годишно. В случаи, когато при някоя от проверките са констатирани незадоволителни резултати, компетентният орган гарантира вземането на необходимите мерки за възможно най-бързото възстановяване на съответствието на производството.

9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

9.1. Издаденото съгласно настоящото правило одобрение за тип превозно средство или кормилно управление може да бъде оттеглено, ако предвидените в точка 8.1. изисквания не се изпълняват или ако избраните превозно средство(а) или устройство(а) за управление не са издържали предписаните в точка 8.2. по-горе проверки.

9.2. Ако страна по Спогодбата, която прилага настоящото правило, оттегли дадено от нея одобрение, тя уведомява незабавно останалите страни по Спогодбата, прилагащи това правило, като изпраща формуляр за съобщение, съответстващ на образца, даден в приложение 1А или 1Б към настоящото правило (ако е необходимо).

10. ИНСТРУКЦИЯ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

В случай на тип кормилно управление, доставян отделно от превозно средство, инструкциите за опаковане и монтиране трябва ясно да посочват типа или типовете превозното средство(а), за които типът е предназначен.

11. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Ако титулярят на одобрението прекрати напълно производството на типа превозно средство или типа кормилно управление, одобрено в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това органа, издал одобрението. При получаване на съответното съобщение, органът трябва да уведоми за това другите страни по Спогодбата от 1958 г., които прилагат настоящото правило, като изпраща формуляр за съобщение, съответстващ на образца в приложение 1А или 1Б към настоящото правило (ако е необходимо).

12. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ИЗПИТВАНИЯ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ, КАКТО И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ

Страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, изпращат на секретариата на Организацията на обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитвания за одобрение, както и на административните отдели, които издават одобрение и до които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширяване, отказ или отменяне на одобрение, издадени в други държави.

13. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

13.1. Считано от датата на влизане в сила на серията от изменения 03 на настоящото правило, никоя страна по Спогодбата, прилагаща настоящото правило, не може да отказва разглеждане молба за издаване на типови одобрения на ИКЕ, подадена в съответствие с настоящото правило, изменено със серия от изменения 03.

13.2. **Одобрения за тип превозно средство**

13.2.1. След изтичане на 36 месеца от датата на официалното влизане в сила, посочена в точка 13.1. по-горе, страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, издават одобрения за превозни средства от категория M_1 с изнесен напред команден пост и на превозните средства от категория N_1 с тегло под 1,500 t, единствено ако типът превозно средство удовлетворява изискванията на настоящото правило, изменено със серия от изменения 03, с изключение на разпоредбите на точка 5.1. от настоящото правило относно максималното вертикално изместване на кормилната колона, които ще се прилагат за нови одобрения единствено след допълнителен период от 12 месеца.

- 13.2.2. След изтичане на 48 месеца от датата на официално влизане в сила, посочена в точка 13.1., страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, са длъжни да издават типови одобрения за превозни средства от категория M₁, различни от превозни средства с изнесен напред команден пост, само когато са изпълнени изискванията на настоящото правило, изменено със серия от изменения 03.
- 13.2.3. След изтичане на 60 месеца от датата на официално влизане в сила, посочена в точка 13.1., страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, могат да отказват признаване на одобрения на тип превозно средство, които не са издадени в съответствие със серия от изменения 03 на настоящото правило.
- 13.3. **Одобряване на тип кормилно управление**
- 13.3.1. След изтичане на 24 месеца от датата на официално влизане в сила, посочена в точка 13.1., страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, издават одобрения, само когато типът кормилно управление удовлетворява изискванията на настоящото правило, изменено със серия от изменения 03.
- 13.3.2. След изтичане на 36 месеца от датата на официално влизане в сила, посочена в точка 13.1., страните по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, могат да отказват признаване на одобрения на тип кормилно управление, които не са издадени в съответствие със серия от изменения 03 на настоящото правило.
- 13.3.3. Считано от датата на влизане в сила на притурка 2 към със серията от изменения 03, страните по Спогодбата няма да издават отделни одобрения на тип кормилно управление, което включва въздушна възглавница.
- 13.3.4. Считано от датата на влизане в сила на притурка 2 към серия от изменения 03, страните по Спогодбата могат да отказват признаването на отделни одобрения на тип кормилно управление, което включва въздушна възглавница.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ 1А

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: А4 (210 x 297 mm))



се издават от: Наименование на администрацията

.....

относно ⁽²⁾: ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЕНО ПРОИЗВОДСТВО

на тип превозни средства по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар съгласно Правило № 12

Одобрение № Разширение №:

1. Търговско наименование или марка на превозното средство
2. Тип на превозното средство
3. Наименование и адрес на производителя
4. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв
5. Кратко описание на кормилния механизъм и на компонентите на превозното средство, които служат за защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар
6. Маса на превозното средство по време на изпитването
 прещна ос:
 задна ос:
 общо:
7. Превозното средство е представено за одобряване на:
8. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобрение
9. Дата на протокола, издаден от тази служба
10. Номер на изготвения от техническата служба протокол от изпитването:
11. Одобрение е дадено/отказано/разширено/отменено ⁽²⁾
12. Местоположение на маркировката за одобрение върху превозното средство
13. Място
14. Дата
15. Подпис
16. Списъкът на документите, подадени в административната служба, издала сертификата за одобрение, и предоставяни при поискване, се прилага към това съобщение.

⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/оттеглила одобрението (вж. условията за одобрение в правилото).

⁽²⁾ Ненужното се зачертава.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1Б

СЪОБЩЕНИЕ

(Максимален формат: А4 (210 × 297 mm))



се издават от: Наименование на администрацията:

.....

относно ⁽²⁾: ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ
 РАЗШИРЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ
 ОТМЕНЕНО ОДОБРЕНИЕ
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЕНО ПРОИЗВОДСТВО

на тип кормилно управление по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар съгласно съответната част на Правило № 12

Одобрение № Разширение №:

1. Търговско наименование или марка
2. Наименование и адрес на производителя
3. Наименование и адрес на представителя на производителя, ако има такъв
4. Тип(ове) превозно средство, на който е предвидено да се монтира кормилното управление
5. Кратко описание на кормилното управление и на компонентите, които служат за защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар
6. Превозното средство е представено за одобрение на
7. Техническа служба, отговаряща за провеждането на изпитванията за одобряване
8. Дата на изпитвателния протокол, издаден от тази служба
9. Номер на изготвения от техническата служба изпитвателен протокол
10. Одобрение дадено/разширено/отказано/отменено ⁽²⁾
11. Местоположение на маркировката или маркировките за одобрение на кормилното управление
12. Място
13. Дата
14. Подпис
15. Списъкът на документите, подадени в административната служба, издала сертификата за одобрение, и предоставяни при поискване, се прилага към това съобщение.

⁽¹⁾ Отличителен номер на страната, която е предоставила/разширила/отказала/оттепила одобрението (вж. разпоредбите за одобрение в правилото).

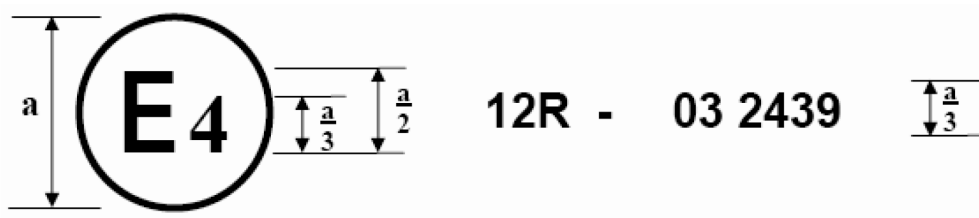
⁽²⁾ Ненужното се зачертава.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

ОБРАЗЕЦ А

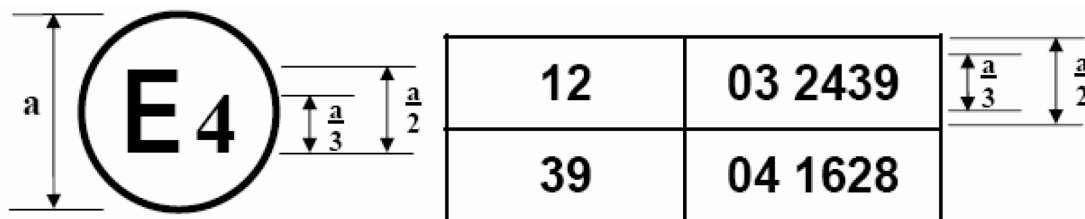
(Вж. точка 4.2.4. от настоящото правило)

**a = 8 mm min.**

Горепозначената маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство, по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар, е одобрен в Нидерландия (E4), съгласно Правило № 12. Номерът на одобрението показва, че то е издадено в съответствие с изискванията на Правило № 12, изменено в съответствие със серия от изменения 03.

ОБРАЗЕЦ Б

(Вж. точка 4.2.5. от настоящото правило)

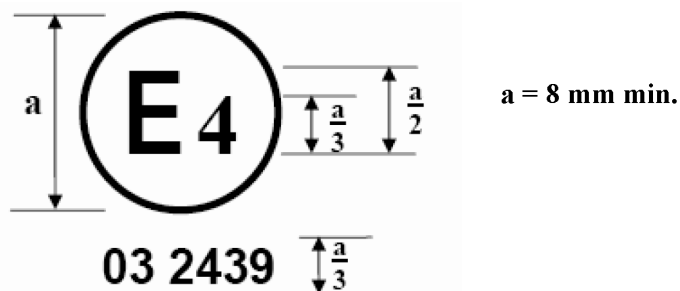
**a = 8 mm min.**

Горепозначената маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е одобрен в Нидерландия (E4), съгласно Правила № 12 и № 39⁽¹⁾. Цифрите на номера на одобрението показват, че към датите на издаване на съответните одобрения в Правило № 12 вече е била включена серия от изменения 03, а в Правило № 39 - серия от изменения 04.

⁽¹⁾ Вторият номер е даден само като пример.

ОБРАЗЕЦ В

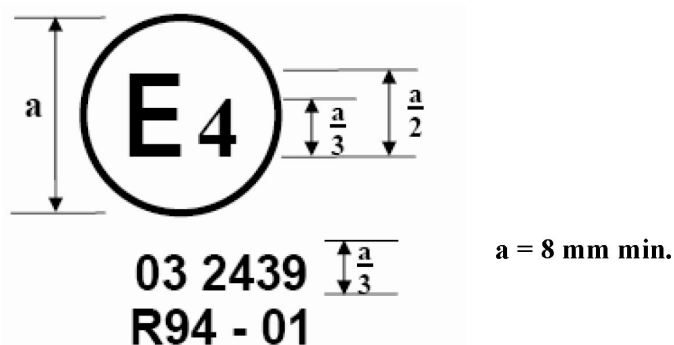
(Вж. точка 4.3.4. от настоящото правило)



Горепоказаната маркировка за одобрение, поставена на кормилно управление, показва, че съответният тип кормилно управление, по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар, е одобрен в Нидерландия (E4), съгласно съответната част на Правило № 12, изменено съгласно серия от изменения 03.

ОБРАЗЕЦ Г

(Вж. точка 4.3.4.3. от настоящото правило)



Горепоказаната маркировка за одобрение, поставена на кормилно управление, показва, че съответният тип кормилно управление, по отношение на защитата на водача от кормилния механизъм в случай на удар, е одобрен в Нидерландия (E4), съгласно разпоредбите на точки 5.2.1. и/или 5.3.1. от Правило № 12, изменено съгласно серия от изменения 03.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ИЗПИТВАНЕ НА ЧЕЛЕН УДАР В ПРЕГРАДА

1. ЦЕЛ

Целта на това изпитване е да се провери дали превозното средство удовлетворява изискванията, посочени в точка 5.1.

2. ИНСТАЛИРАНЕ, ПРОЦЕДУРА И ИЗМЕРВАТЕЛНА АПАРАТУРА

2.1. Изпитвателен полигон

Изпитвателният полигон да е с такива размери, че да има място за полоса за движение, преградата и техническите инсталации, необходими за изпитването. Крайната част от полосата за движение най-малко 5 m преди преградата трябва да бъде хоризонтална (допуска се наклон, по-малък от 3 %, измерен за разстояние един метър), плоска и гладка.

2.2. Преграда

Преградата следва да бъде от железобетон с широчина отпред не по-малка от 3 m и височина не по-малка от 1,5 m. Преградата трябва да бъде с такава дебелина, че масата ѝ да не е по-малка от 70 t. Челната ѝ повърхност трябва да е плоска, вертикална и перпендикулярна на оста на полосата за движение. Тя трябва да бъде покрита с шперплатови плоскости с дебелина 19 ± 1 mm в добро състояние. Между шперплатовите плоскости и преградата може да има конструкция върху дебелостна стомана с дебелина най-малко 25 mm. Допуска се използването на преграда с други характеристики, при условие че площта на удара е по-голяма от челната ударна площ на превозното средство и тя дава еквивалентни резултати.

2.3. Придвижване на превозното средство

В момента на удара превозното средство не трябва да е повече под въздействието на допълнително кормилно управление или задвижване. То трябва да достигне преградата по траектория, перпендикулярна на нея; максималното странично допустимо отклонение между вертикалната средна линия на челната част на превозното средство и вертикалната средна линия на преградата е ± 30 cm.

2.4. Състояние на превозното средство

2.4.1. При изпитването превозното средство или да бъде пригодно с всички части и оборудване, които обикновено се включват в неговата собствена маса, или да бъде в състояние, удовлетворяващо това изискване по отношение на частите и оборудването в пътническото отделение и разпределението на масата на превозното средство в движение.

По искане на производителя в отклонение от изискванията на чл. 3 изпитването може да се извърши с поставени манекени, при положение че те в нито един момент не пречат на движението на кормилния механизъм. Масата на манекените не се взема под внимание за целите на изпитването.

2.4.2. Ако превозното средство се задвижва от външни средства, уредбата за захранване с гориво следва да е заредена най-малко до 90 % от вместимостта ѝ с незапалима течност с плътност между 0,7 и 1 kg/l. Всички останали уредби (резервоар за спирачната течност, радиатор и т.н.) могат да са празни.

2.4.3. Ако превозното средство се задвижва от собствения си двигател, резервоарът трябва да е пълен най-малко до 90 %. Всички други резервоари трябва да са пълни.

Ако производителят пожелае и техническата служба даде съгласието си, двигателят може да се захранва с гориво с помощта на спомагателен резервоар с намалена вместимост. В този случай резервоарът на превозното средство трябва да е зареден най-малко до 90 % от вместимостта му с незапалима течност с плътност между 0,7 и 1 kg/l.

2.4.4. По искане на производителя техническата служба, отговаряща за изпитванията, може да разреши използването на едно и също превозно средство за изпитванията, предписани от тази наредба, и за изпитвания, предписани от други наредби (включително за изпитвания, които могат да изменят неговата конструкция).

2.4.5. Воланът, ако е регулируем, следва да бъде поставен в нормално положение, указано от производителя или, в случай, че такова не е отбелязано, в средата между границите на неговия обхват(и) на регулиране.

2.5. Скорост при удара

Скоростта при удара трябва да е между 48,3 km/h (30 mph) и 53,1 km/h (33 mph). Въпреки това, ако изпитването е проведено с по-висока скорост при удара и ако превозното средство отговаря на поставените изисквания, изпитването се счита за успешно.

2.6. Измервателни уреди

Уредът, използван за регистриране на скоростта съгласно точка 2.5. по-горе, трябва да има грешка в рамките на 1 %.

3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. За определяне на преместването назад и нагоре на кормилното управление по време на удара се записва ⁽¹⁾ изменението на разстоянието (измервано хоризонтално ⁽²⁾), успоредно на надлъжната ос на превозното средство, и вертикално, перпендикулярно на тази ос) между горната част на кормилната колона (и на кормилния вал) и една точка от превозното средство, която не е повлияна от удара. За преместването назад и нагоре се приема регистрираната максимална стойност на изменението на това разстояние.

3.2. След изпитването повредите по превозното средство се описват в писмен протокол. По една снимка се прави на изпитваното превозно средство за всеки от следните изгледи:

3.2.1. от двете страни (лява и дясна);

3.2.2. отпред;

3.2.3. отдолу;

3.2.4. засегнатата площ вътре в купето (отделението за пътниците).

4. КОРИГИРАЩИ КОЕФИЦИЕНТИ

4.1. Означения:

V регистрирана скорост в km/h;

m₀ маса на прототипа, определена в точка 2.4. от настоящото приложение;

m₁ маса на прототипа, заедно с изпитвателното оборудване;

D₀ изменението на разстоянието, измервано при удара, както е определено в точка 3.1. от настоящото приложение;

D₁ изменението на разстоянието, използвано за определяне на резултатите от изпитването;

K₁ = по-голямата от стойностите $\frac{(48,3)^2}{V}$ и 0,83;

K₂ = по-голямата от стойностите m₀/m₁ и 0,8.

4.2. Коригираното изменение D₁, използвано за проверка на съответствието на прототипа с изискванията на настоящото правило, се изчислява по формулата:

$$D_1 = D_0 \cdot K_1 \cdot K_2$$

4.3. Не е необходимо да се подлагат на изпитване на челен удар в преграда превозните средства, които са еднакви с разглеждания прототип по отношение на характеристиките, посочени в точка 2.2. от настоящото правило, но чиято маса m₁ е по-голяма от m₀, ако m₁ не надвишава 1,25 m₀ и ако коригираното изменение D₂, получено от изменението D₁ по формулата D₂ = (m₁/m₀).D₁ е такова, че новото превозно средство отговаря на изискванията на точка 5. от настоящото правило.

5. РАВНОСТОЙНИ ПРОЦЕДУРИ

5.1. Одобряващият орган може по свое усмотрение да разреши други изпитвания, при условие че тяхната еквивалентност може да се докаже. В този случай документите за одобряването трябва да се придружават от протокол, описващ използвания метод и получените резултати или основанията, поради които изпитването не е било проведено.

5.2. Производителят или неговият представител трябва да представи доказателства за еквивалентността на метода, който желае да се използва.

⁽¹⁾ Това записване може да бъде заменено с измервания на максимум.

⁽²⁾ „Хоризонтално“ означава във връзка с отделението за пътниците, когато превозното средство е неподвижно преди изпитването, а не във връзка с мястото по време на движение на превозното средство спрямо земята, вертикално е перпендикулярно на хоризонталната ос и нагоре.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ИЗПИТВАНЕ НА УДАР С ИЗПИТВАТЕЛЕН БЛОК

1. ЦЕЛ
Целта на това изпитване е да се провери дали превозното средство отговаря на изискванията, посочени в точка 5.2. от настоящото правило.
2. ИНСТАЛИРАНЕ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНА АПАРАТУРА
 - 2.1. **Монтиране на кормилното управление**
 - 2.1.1. Кормилното управление трябва да се монтира в предната част на превозното средство, получена чрез напречно срязване на каросерията в мястото на предните седалки, и с възможността да се изключат покривът, предното стъкло и вратите. Тази част трябва да е стабилно закрепена на изпитвателния стенд, така че да не се измества под въздействие на удара на изпитвателния блок.

Допустимото отклонение на контролния монтажен ъгъл на кормилното управление трябва да е ± 2 градуса от проектния ъгъл.
 - 2.1.2. Въпреки това по искане на производителя и със съгласието на техническата служба кормилното управление може да се монтира на рама, като се симулира монтирането на кормилен механизъм, при условие че монтажната група „рама/кормилен механизъм“, в сравнение с действителния монтажен възел „предна част на каросерията/кормилен механизъм“, има:
 - 2.1.2.1. същата геометрична форма;
 - 2.1.2.2. по-голяма коравина.
 - 2.1.3. Монтаж на кормилното управление само за нуждите на одобряването му. Кормилното управление се изпитва окомплектовано. Между кормилното управление и стенда трябва да има разстояние минимум 100 mm. Кормилният вал се закрепва здраво към стенда, така че да не се измести по време на удара (вж. фиг. 2).
 - 2.2. **Разположение на кормилния механизъм за изпитването**
 - 2.2.1. По време на първото изпитване кормилното управление се разполага така, че най-яката спица да бъде перпендикулярна на точката на съприкосновение с изпитвателния блок. Ако кормилното управление е волан, изпитването се повторя, така че най-еластичната част на волана да бъде разположена перпендикулярно на тази точка на съприкосновение. В случай на регулируемо кормилно управление двете изпитвания се извършват с волан, поставен в нормално положение, указано от производителя или, в случай, че такова не е отбелязано, в средата между границите на неговия диапазон(и) на регулиране.
 - 2.2.2. Ако превозното средство е оборудвано с устройство за регулирането на наклона и положението на волана, изпитването се провежда с волан в нормалното положение за използване, указано от производителя и прието от лабораторията за представително от гледна точка на ползването на енергията.
 - 2.2.3. Ако кормилното управление е оборудвано с въздушна възглавница, изпитването се провежда с надута въздушна възглавница. По искане на производителя и със съгласието на техническата служба изпитването може да се проведе с ненадута въздушна възглавница.
 - 2.3. **Изпитвателен блок**
Изпитвателният блок има формата, размерите, масата и характеристиките, посочени в допълнението към настоящото приложение.
 - 2.4. **Измерване на силите**
 - 2.4.1. Измерването се извършва с максималната сила, действаща хоризонтално и успоредно на надлъжната ос на превозното средство, приложена върху изпитвателния блок като резултат от удара по кормилното управление.
 - 2.4.2. Тази сила може да се измери пряко или непряко или да се изчисли от получените по време на изпитването стойности.

2.5. Задвижване на изпитвателния блок

- 2.5.1. Може да се използва всеки метод на задвижване, при условие че когато изпитвателният блок удря кормилното управление, той е освободен от връзката си със задвижващото устройство. Изпитвателният блок трябва да удари кормилното управление, след като измине една практически праволинейна траектория, успоредна на надлъжната ос на превозното средство.
- 2.5.2. Точката Н на изпитвателния блок, означена със специална маркировка, се регулира така, че преди удара да се намира в хоризонталната равнина, минаваща през точката R, указана от производителя на превозното средство.

2.6. Скорост

Изпитвателният блок трябва да удари кормилното управление със скорост $24,1^{+1,2}$ km/h (15 mph $^{+0,8}$). Въпреки това, ако изпитването е извършено с по-висока скорост на удара и кормилното управление отговаря на поставените изисквания, изпитването се счита за успешно.

2.7. Измервателни уреди

- 2.7.1. Измервателните уреди, използвани за измерване на параметрите по член 5.2. от настоящото правило, трябва да дават възможност за измервания с точност:

2.7.1.1. скорост на изпитвателния блок: в границите на 2 %;

2.7.1.2. отчитане на времето: в границите на 1 ms;

2.7.1.3. началото на удара (точка нула), т.е. моментът на първото съприкосновение на изпитвателния блок с кормилното управление трябва да бъде определен и филмиран за анализирание на резултатите от изпитването;

2.7.1.4. измерване на силата:

използваните уреди трябва да съответстват на ISO 6487:1987, освен ако не е предвидено друго в настоящото правило;

2.7.1.4.1. с датчици за натоварване, монтирани върху кормилното управление:

Амплитудният клас на канала трябва да бъде 1 960 daN (2 000 kg), а честотният клас на канала - 600 Hz;

2.7.1.4.2. с акселерометри или датчици за натоварване, монтирани на изпитвателния блок: два акселерометъра за едно направление се разполагат симетрично в напречната равнина, минаваща през центъра на масите на изпитвателния блок. Амплитудният клас на канала трябва да бъде за ускорение до 60 g, а честотният клас на канала - 180 Hz. Възможно е да се използват други методи по отношение броя и разположението на акселерометрите, като тези, при които изпитвателната апаратура се разделя на отделни части спрямо масовия център и чиито акселерометри са разположени така, че да измерват ускорението хоризонтално и успоредно на надлъжната ос на превозното средство.

Резултантната сила е силата, съответстваща на максималната стойност на сумата от пресметнатите или непосредствено измерените сили за всяка част на изпитвателния блок.

2.8. Околна температура: стабилизирана на $20\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$.

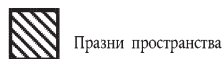
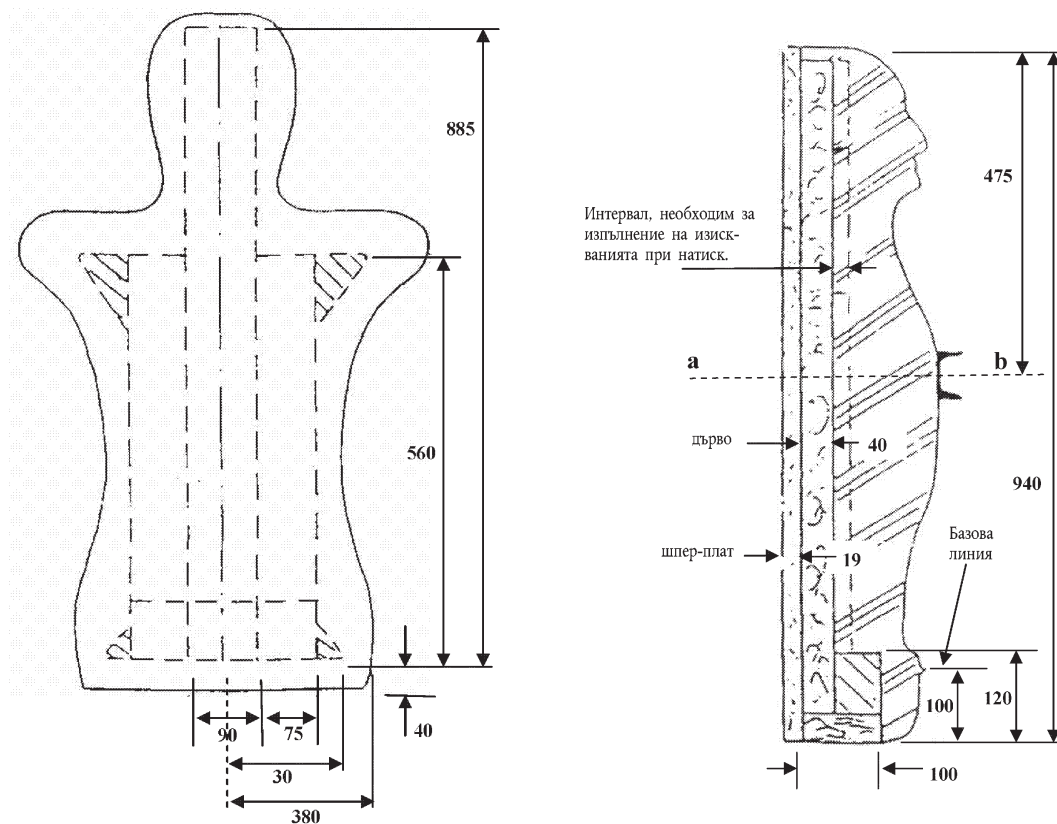
3. РЕЗУЛТАТИ

3.1. След изпитването повредите на кормилния механизъм се установяват и описват в писмен протокол. Правят се най-малко по една снимка от страни и отпред на „кормилното управление, кормилната колона и арматурното табло“.

3.2. Максималната стойност на силата се измерва или изчислява както е показано в точка 2.4.

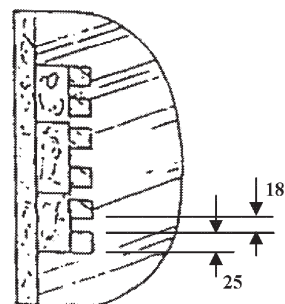
Допълнение

(Маса: 34–36 kg. Блок с форма на торс за 50-ия процентил)



Коравина: 107–143 kgf/cm.

Коравината се определя като блокът с форма на торс, се натисне под 90° спрямо надлъжната му ос и успоредно на задната плоча, с помощта на U-образен профил с височина 100 mm. Силата се измерва, когато профилът потъне на 12,7 mm.



сечение а - b

Всички размери са в mm.

Каучукоподобен материал, закрепен със самозалепващи се ленти към задната плоча.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Изпитване с ударна глава

1. ЦЕЛ
Целта на това изпитване е да се провери дали кормилното управление отговаря на изискванията, посочени в точка 5.3. от настоящото правило.
2. ИНСТАЛИРАНЕ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНИ УРЕДИ
 - 2.1. **Общи положения**
 - 2.1.1. Кормилното управление се изпитва окомплектовано.
 - 2.1.2. Ако кормилното управление е оборудвано с въздушна възглавница, изпитването се провежда с надута въздушна възглавница. По искане на производителя и със съгласието на техническата служба изпитването може да се проведе с ненадута въздушна възглавница.
 - 2.2. **Монтаж на кормилното управление при одобряване на типа на превозното средство**
 - 2.2.1. Кормилното управление се монтира върху предната част на превозното средство, получена чрез срязване на каросерията напречно в мястото на предните седалки и по възможност без покрива, предното стъкло и вратите.

Тази част се закрепва здраво за изпитвателния стенд, така че да не се измести при удара с ударната глава.

Допустимото отклонение на монтажния ъгъл на кормилното управление спрямо проектния е $\pm 2^\circ$ (виж предишния подобен параграф КК)
 - 2.2.2. Въпреки това по искане на производителя и със съгласието на техническата служба кормилното управление може да се монтира на рама, като се симулира монтирането на кормилен механизъм, при условие че монтажната група „рама/кормилен механизъм“ спрямо действителния монтажен възел „предна част на каросерията/кормилен механизъм“ има:
 - 2.2.2.1. същата геометрична форма; и
 - 2.2.2.2. по-голяма коравина.
 - 2.3. **Монтаж на кормилното управление само за нуждите на одобряването му**
Кормилното управление се изпитва окомплектовано. Между кормилното управление и стенда трябва да има разстояние минимум 100 mm. Кормилният вал се закрепва здраво към стенда, така че да не се придвижи по време на удара (вж. фиг. 1)
 - 2.3.1. Въпреки това по искане на производителя изпитването може да се проведе при посочените в точка 2.2. по-горе условия. В този случай одобрението важи само за монтажа върху един или няколко типове определени превозни средства.
3. ИЗПИТВАТЕЛНА АПАРАТУРА
 - 3.1. Апаратурата се състои от корава ударна глава с маса 6,8 kg, направлявана по праволинейни водачи. Нейната ударна повърхнина е полусферична, с диаметър 165 mm.
 - 3.2. Ударната глава следва да бъде оборудвана с два акселометъра и устройство за измерване на скоростта, като всички те могат да измерват стойностите по направлението на удара.

3.3. Измервателни уреди

3.3.1. Измервателните уреди трябва да съответстват на ISO 6487:1987. Освен това те трябва да имат следните характеристики:

3.3.2. ускорение:

Амплитуден клас на измервателния канал - 150 g;

Честотен клас на измервателния канал - 600 Hz;

3.3.3. скорост:

грешка в границите на $\pm 1\%$;

3.3.4. Измерване на времето:

апаратурата трябва да позволява записването на продължителността на цялото изпитване, а резултатите да се отчитат с точност до една хилядна от секундата. Началото на удара в момента на първоначалното съприкосновение между ударната глава и кормилното управление се отбелязва в записите за анализ на изпитването.

4. ПРОЦЕДУРА НА ИЗПИТВАНЕТО

4.1. Равнината на кормилното управление трябва да е перпендикулярна на направлението на удара.

4.2. На удар се подлагат най-много четири и най-малко три положения на всеки тип кормилно управление. За всеки удар се използва ново кормилно управление. При последователните удари оста на ударната глава трябва да се намира на една линия с една от следните точки:

4.2.1. центъра на главината на кормилното управление;

4.2.2. връзката на най-твърдата или най-поддържащата спица от вътрешната страна на волана;

4.2.3. средната точка на най-късата част без опора от кормилен кръг, където няма спица, при удара с ударната глава;

4.2.4. положението, което органът, издаващ типовото одобрение, е преценил като най-неблагоприятно за кормилното управление.

4.3. Ударната глава трябва да удря кормилното управление със скорост 24,1 km/h. тази скорост се получава или просто от енергията на задвижване, или чрез използването на допълнително устройство за задвижване.

5. РЕЗУЛТАТИ

5.1. При изпитванията, проведени в съответствие с по-горните процедури, за отрицателното ускорение на ударната глава се приема средната стойност от едновременните измервания на двата акселерометъра.

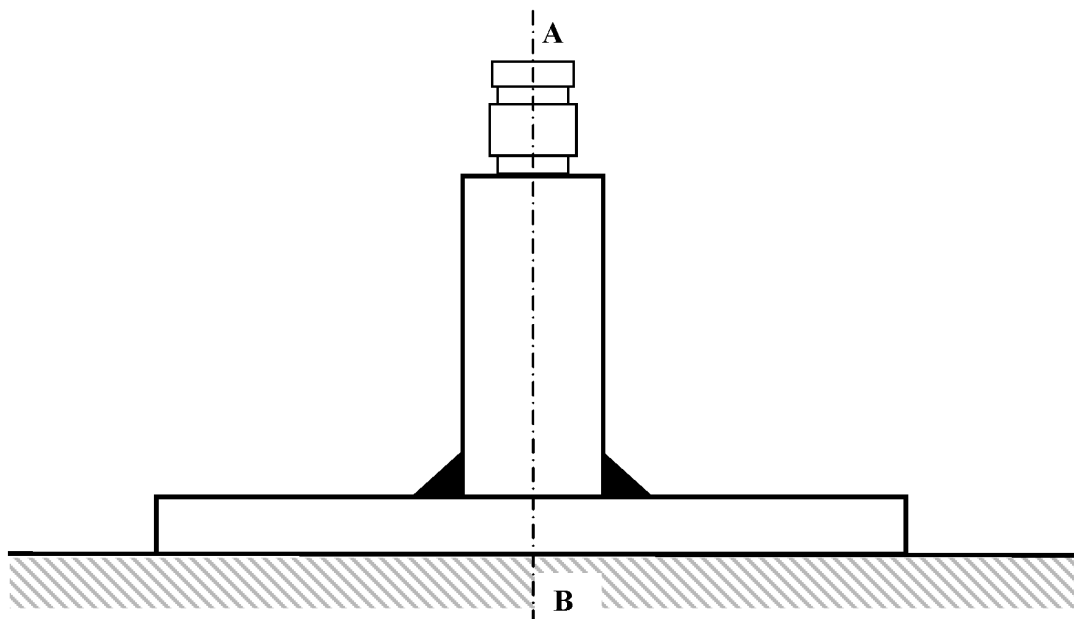
6. ЕКВИВАЛЕНТНИ ПРОЦЕДУРИ

6.1. Одобряващият орган може да разреши други изпитвания, при условие че тяхната еквивалентност може да се докаже. Документите за одобрение трябва да се придружават от протокол, в който са описани използваният метод и получените резултати.

6.2. Производителят или неговият представител трябва да докаже еквивалентността на метода, който желае да използва.

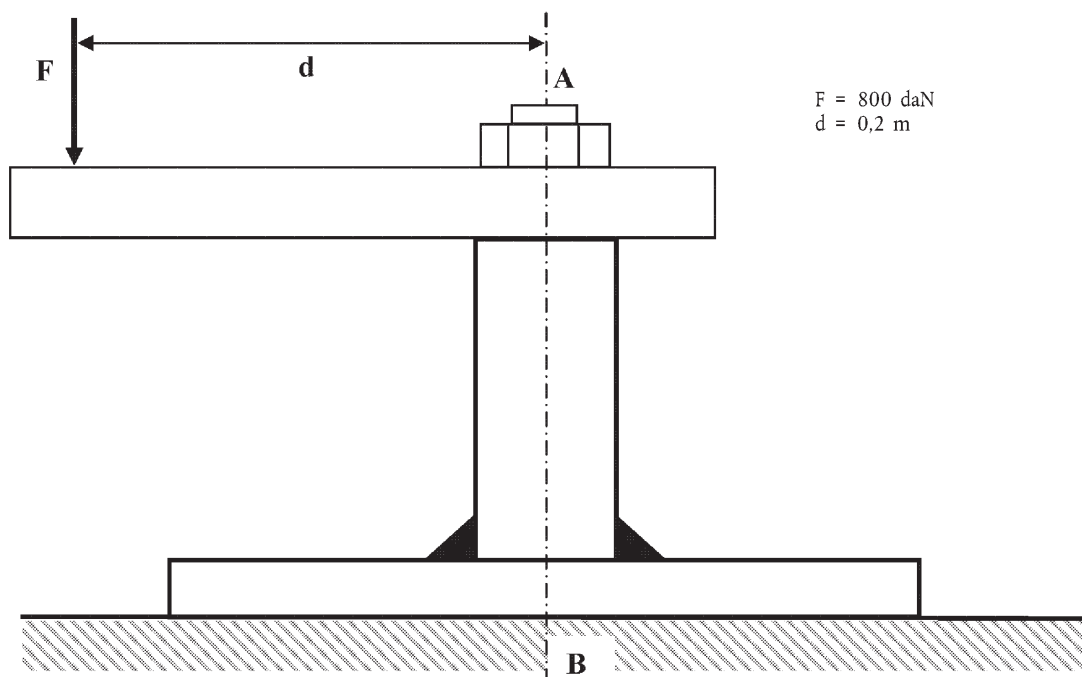
Фиг. 1а

Компоновка на изпитването



Фиг. 1б

Измерване коравината на съединението кормилен вал – изпитвателен стенд



При сила 800 daN, даваща момент от 160 daN.m спрямо точка „B“, отклонението на точка „A“ във всяка посока трябва да е по-малко от 2 mm.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Процедура за определяне на точката „Н“ и действителния ъгъл на торса за седящи места в моторни превозни средства

1. ЦЕЛ

Описаната в настоящото приложение процедура се използва за установяване на местоположението на точката „Н“ и действителния ъгъл на торса за едно или няколко седящи места в моторно превозно средство и за проверка на съотношението между измерените данни и проектните технически изисквания, предоставени от производителя на превозното средство ⁽¹⁾.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото приложение:

2.1. „Контролни данни“ са една или няколко от следните характеристики на седящото място:

2.1.1. точката „Н“ и точката „R“ и зависимостта между тях;

2.1.2. действителния ъгъл на торса, проектния ъгъл на торса и съотношението между тях.

2.2. „Триизмерна апаратура с точка „Н““ (триизмерна Н-машина) е устройство, използвано за определяне на точките „Н“ и на действителните ъгли на торса. Това устройство е описано в допълнение 1 към настоящото приложение.

2.3. „Точка „Н““ е центърът на оста, около която се въртят шарнирно торсът и бедрата на триизмерната Н-машина, инсталирана върху седалката в превозното средство в съответствие с точка 4 по-долу. Точката „Н“ се намира в центъра на централната линия на устройството, който попада между визуалните маркери на точката „Н“ от двете страни на триизмерната Н-машина. Точката „Н“ отговаря теоретично на точката „R“ (за допустимите отклонения, вж. точка 3.2.2. по-долу). След определянето на положението на точката „Н“ в съответствие с описаната в точка 4 процедура, тази точка се счита за неподвижна по отношение на конструкцията на седалката, движейки се заедно с нея, когато седалката бива регулирана.

2.4. „Точка „R““ или „базисна точка на седище“ е проектна точка, определена от производителя на превозното средство за всяко седящо място и установена по отношение на триизмерната координатна система.

2.5. „Линия на торса“ е централната линия на сондата на триизмерната Н-машина в положение, в което сондата е във възможно най-задно положение.

2.6. „Действителен ъгъл на торса“ е ъгълът между вертикалната линия, преминаваща през точката „Н“, и линията на торса, измерен с помощта на задния ъглов квадрант на триизмерната Н-машина. Действителният ъгъл на торса отговаря теоретично на проектния ъгъл на торса (за допустимите отклонения, вж. точка 3.2.2. по-долу).

2.7. „Проектен ъгъл на торса“ е ъгълът между вертикална линия, преминаваща през точката „R“, и линията на торса в положение, което отговаря на проектната позиция на облегалката, определена от производителя на превозното средство.

2.8. „Централна равнина на заемащия мястото“ (C/LO) е средната равнина на триизмерната Н-машина, позиционирана във всяко определено седящо място; тя е представена като координатна стойност на точката „Н“ върху оста „Y“. За индивидуални седалки, централната равнина на седалката съвпада с централната равнина на заемащия мястото. За всички други седалки централната равнина на заемащия мястото се определя от производителя.

2.9. „Триизмерна координатна система“ е система, описана в допълнение 2 към настоящото приложение.

2.10. „Координатни знаци“ са физически точки (отвори, повърхности, белези или неравности), отбелязани върху каросерията на превозното средство по данни на производителя.

2.11. „Положение за измерване на превозното средство“ е положението на превозното средство, определено въз основа на координатите на координатните знаци в триизмерната координатна система.

⁽¹⁾ По преценка на компетентния орган за всяко седящо място, освен предните седалки, където точката „Н“ не може да се определи с помощта на триизмерната апаратура за определяне на точка „Н“ или на описаните процедури, точката „R“, посочена от производителя, може да се използва като базисна точка.

3. ИЗИСКВАНИЯ

3.1. Представяне на данни

За всяко седалко място, за което се изискват контролни данни, за да се демонстрира съответствието с разпоредбите на настоящото правило, следва да се представят всички или част от следните данни, във формата, посочена в допълнение 3 към настоящото приложение:

- 3.1.1. координатите на точката „R“ по отношение на триизмерната координатна система;
- 3.1.2. проектния ъгъл на торса;
- 3.1.3. всички данни, необходими за регулиране на седалката (ако е регулируема) към позицията на измерване, описана в точка 4.3. по-долу.

3.2. Отношение между измерените данни и проектните технически изисквания

- 3.2.1. Координатите на точката „H“ и стойността на действителния ъгъл на торса, измерен чрез методиката по точка 4 по-долу, се сравняват съответно с координатите на точката „R“ и стойността на проектния ъгъл на торса, посочени от производителя на превозното средство.
- 3.2.2. Относителните положения на точките „R“ и „H“ и съотношението между проектния и действителния ъгъл на торса се приемат за задоволителни по отношение на седалкото място, ако точката „H“, дефинирана от съответните координати, попада в очертанията на квадрат със страна 50 mm и с хоризонтални и вертикални страни, чиито диагонали се пресичат в точката „R“, и ако действителният ъгъл на торса се отклонява до 5° от проектния ъгъл на торса.
- 3.2.3. Ако тези условия са изпълнени, точката „R“ и проектният ъгъл на торса се използват за демонстриране на съответствието с разпоредбите на настоящото правило.
- 3.2.4. Ако точката „H“ или действителният ъгъл на торса не удовлетворяват изискванията на точка 3.2.2. по-горе, точката „H“ и действителният ъгъл на торса се определят още два пъти (общо три пъти). Ако резултатите от две от тези три операции удовлетворяват изискванията, се прилагат условията от точка 3.2.3 по-горе.
- 3.2.5. Ако резултатите от поне две от трите описани в точка 3.2.4. по-горе операции не удовлетворяват изискванията от точка 3.2.2. по-горе или ако проверката не може да се проведе, поради непредоставяне от страна на производителя на превозното средство на информацията относно положението на точката „R“ или относно проектния ъгъл на торса, се използва центърът на тежестта на трите измерени точки или средната стойност на трите измерени ъгъла, като тези стойности се приемат за приложими във всички случаи, когато в текста на настоящото правило се говори за точката „R“ или действителния ъгъл на торса.

4. ПРОЦЕДУРА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТОЧКАТА „H“ И ДЕЙСТВИТЕЛНИЯ ЪГЪЛ НА ТОРСА

- 4.1. По усмотрение на производителя превозното средство се поставя в среда с температура 20 °C ± 10 °C, за да се гарантира, че материалът, от който е изработена седалката, е достигнал стайна температура. Ако на седалката, която ще се изследва, никога не е била използвана за сядане, върху нея трябва да седне човек или да се постави предмет с тегло 70 - 80 kg два пъти за по една минута, за да се предизвика експлоатационна деформация на седалката и облегалката. По искане на производителя всички седалки остават ненатоварени в продължение на най-малко 30 минути преди инсталирането на триизмерната H-машина.
- 4.2. Превозното средство се поставя в положението за измерване, определено в точка 2.11. по-горе.
- 4.3. Ако седалката е регулируема, тя се поставя в най-задното нормално положение за шофиране или пътуване, съгласно инструкциите на производителя на превозното средство, като се взема предвид само надлъжното регулиране на седалката, но не и възможността за преместването ѝ за цели, различни от поставяне в нормално положение за шофиране или пътуване. Когато производителят е предвидил и други направления на регулиране на седалката (вертикално, ъглово, на облегалката и пр.), седалката се регулира и спрямо тях до положение, посочено от производителя. При седалки с окачване, седалката се фиксира неподвижно в нормално вертикалното положение за шофиране, посочено от производителя.
- 4.4. Частите от седалкото място, които влизат в контакт с триизмерната H-машина, се покриват с памучен муселинен плат с подходящи размери и тъкан, отговарящ на следните спецификации: гладък памучен плат с плътност 18,9 нишки на cm² и тегло 0,228 kg/m², или плетен или нетъкан текстил с равностойни характеристики. Ако изпитването се провежда върху седалка, която не е монтирана в превозно средство, повърхността, на която е поставена седалката, трябва да има еднакви основни характеристики ⁽¹⁾ с пода на превозното средство, за което е предназначена седалката.

⁽¹⁾ Ъгъл на наклон, разлика във височината по отношение на устройството за закрепване на седалката, механични характеристики на повърхността и т.н.

- 4.5. Блокът седалка-облегалка на триизмерната апаратура се поставя така, че централната равнина на заемащия мястото да съвпада с централната равнина на триизмерната Н-машина. По искане на производителя, триизмерната Н-машина може да бъде преместена към средата по отношение на централната равнина на потребителя, ако триизмерната Н-машина е поставена толкова далече от средната линия на превозното средство, че ръбът на седалката не би позволил нивелиране на апаратурата.
- 4.6. Към седалищната част на апаратурата се прикачат краката и ходилата - поотделно или общо – с помощта на Т-образна стойка. Линията, преминаваща през визуалните маркери на точката „Н“, трябва да бъде хоризонтална и перпендикулярна на надлъжната централна равнина на седалката.
- 4.7. Положението на краката и ходилата се на триизмерната Н-машина се регулира, както следва:
- 4.7.1. **Предписано седящо място: водач и пътник на външната предна седалка**
- 4.7.1.1. Краката и ходилата на машина се преместват напред по такъв начин, че краката да заемат естествено положение на пода на превозното средство, ако е необходимо между педалите за управление. Ако е възможно, левият крак трябва да е разположен на приблизително същото разстояние вляво от централната равнина на триизмерната машина, на което десният крак е разположен вляво от тази равнина. Нивелирът, с чиято помощ се установява напречното положение на триизмерната Н-машина, при необходимост се довежда до хоризонтално положение посредством регулиране положението на седалищната част или преместване на краката и ходилата на машината назад. Линията, преминаваща през визуалните маркери на точката „Н“, трябва да остане перпендикулярна на надлъжната централна равнина на седалката.
- 4.7.1.2. Ако не е възможно левият крак да бъде поставен успоредно на десния крак и лявото ходило не може да се поддържа от конструкцията, лявото ходило следва да се премести, докато застане стабилно. При това трябва да се запази положението на визуалните маркери.
- 4.7.2. **Предписано седящо място: външна задна седалка**
- За задните или допълнителните седалки краката се разполагат според указанията на производителя. Ако при това положение ходилата лежат върху части от пода, които са на различно ниво, това ходило, което влиза първо в контакт с предната седалка, служи като отправна точка и другото ходило следва да се регулира, така че нивелирът, показващ напречното положение на седалищната част на устройството, да отчита хоризонтално положение.
- 4.7.3. **Други предписани седящи места:**
- Следва се общата процедура, предвидена в точка 4.7.1. по-горе, като единственото изключение е, че краката се поставят в положението, указано от производителя.
- 4.8. Поставят се тежестите на бедрата и подбедриците и се нивелира триизмерната Н-машина.
- 4.9. Накляна се гръбната част на апаратурата напред до отказ и триизмерната Н-машина се изтегля напред от облегалката, като се хваща за Т-образната стойка. След това апаратурата се наглася отново върху седалката посредством един от следните три метода:
- 4.9.1. Ако триизмерната Н-машина се плъзга назад, се прилага следната процедура: оставя се апаратурата да се плъзне назад до момента, когато вече не се налага да се задържа за Т-образната стойка, т. е. седалищната част се е опряла в облегалката. Ако е необходимо, краката се нагласяват отново.
- 4.9.2. Ако триизмерната Н-машина не се плъзга назад, се прилага следната процедура: апаратурата се плъзва назад, като се прилага хоризонтално, насочено назад усилие върху Т-образната стойка до опирането на седалищната част в облегалката (вж. фиг. 2 в допълнение 1 към настоящото приложение).
- 4.10. Прилага се сила $100\text{ N} \pm 10\text{ N}$ върху блока, съставен от гръбната и седалищната части на триизмерната Н-машина, на мястото на пресичане на бедрения ъглов квадрант и корпуса на Т-образната стойка. Направлението на прилаганото усилие е по линия, преминаваща от спомената точка на пресичане до точка, разположена малко над корпуса на бедрената част (вж. фиг. 2 в допълнение 1 към настоящото приложение). След това гръбната част се избутва внимателно обратно до облегалката. През цялата процедура трябва да се внимава триизмерната Н-машина да не се плъзне напред.
- 4.11. Монтират се дясната и лявата бедрени тежести, след което шахматно се поставят осемте тежести на торса. Триизмерната Н-машина да се поддържа нивелирана.
- 4.12. Накляна се гръбната част напред, за да се отстрани натиска върху облегалката. Триизмерната Н-машина се разклаща настрани, описвайки дъга от 10° (5° на всяка страна от вертикалната централна равнина), така че да се осъществят три пълни цикъла на това движение, с цел да се освободи евентуално натрупаното трифрикционно напрежение между триизмерната Н-машина и седалката.

По време на разклащането Т-образната стойка и триизмерната Н-машина могат да се отклонят от предписаните хоризонтално и вертикално положения. Поради това Т-образната стойка трябва да бъде задържана посредством прилагане на подходящо странично натоварване по време на разклащанията. Задържането на Т-образната стойка и разклащането на машината трябва да се извършат внимателно, за да се избегне прилагане на случайни външни усилия във вертикално или напълно направление.

На този етап не е необходимо краката на триизмерната Н-машина да се задържат или обездвижват. Ако те се разместят, следва да се оставят за момента в това положение.

Гръбната част се връща внимателно до облегалката и се проверява дали двата нивелира отчитат начално положение. Ако по време на разклащането на апаратурата, краката са се разместили, те следва да се наместват по следния начин:

Краката се повдигат от пода един по един на минималната необходима височина, за да се избегне допълнителното им разместване. При това повдигане, те трябва да се въртят свободно, като същевременно не се допуска прилагане на надлъжни или странични натоварвания. При поставянето на всеки крак обратно на пода петата трябва да е в контакт с предвидената за това конструкция.

Проверява се дали страничният нивелир отчита нулево положение. При необходимост върху горната част на гръбната част на триизмерната Н-машина се прилага странично усилие, достатъчно за нивелиране на седалищната ѝ част върху седалката.

- 4.13. Задържайки Т-образната стойка, с цел да се предотврати приплъзване на триизмерната Н-машина напред върху седалката, се извършват следните действия:
- a) гръбната част се премества обратно до облегалката;
 - b) последователно се прилага и освобождава хоризонтално натоварване в задно направление с величина, не по-голяма от 25 N, върху задната ъглова част, приблизително на височината на центъра на тежестите на торса, до момента, в който ъгълът на бедрения квадрант покаже, че машината е установена в относително стабилно положение след освобождаването на натоварването. Трябва да се внимава върху машината да не се прилагат външни натоварвания в долно и странично направление. Ако на този етап е необходимо да се коригира нивелировката на машината, гръбната ѝ част се накланя напред, нивелира се и се повтаря процедурата от точка 4.12.
- 4.14. Правят се всички измервания:
- 4.14.1. Измерват се координатите на точката „Н“ по отношение на триизмерната координатна система.
- 4.14.2. Действителният ъгъл на торса се отчита в задния ъглов квадрант на триизмерната Н-машина докато сондата е в най-задно положение.
- 4.15. Ако е необходима повторно инсталиране на триизмерната Н-машина, седалката трябва да остане в ненатоварено положение в продължение на минимум 30 min. преди да се пристъпи към повторното инсталиране. Триизмерната Н-машина не бива да се оставя натоварена върху седалката по-дълго отколкото е необходимо за провеждане на изпитването.
- 4.16. Ако седалките в един ред могат да се приемат за сходни (седалка тип пейка, еднакви седалки и пр.), за всеки ред седалки се отчитат само една точка „Н“ и един „действителен ъгъл на торса“, като триизмерната Н-машина, описана в допълнение 1 към настоящото приложение, се поставя върху сеящо място, за което се приема, че е представително за целия ред. Това място е:
- 4.16.1. за предния ред – мястото на водача;
 - 4.16.2. за задния ред или редове - външно място.

Допълнение 1

Описание на триизмерната машина с точка „Н“⁽¹⁾ (Триизмерна Н-машина)

1. Гръбна и седалищна част

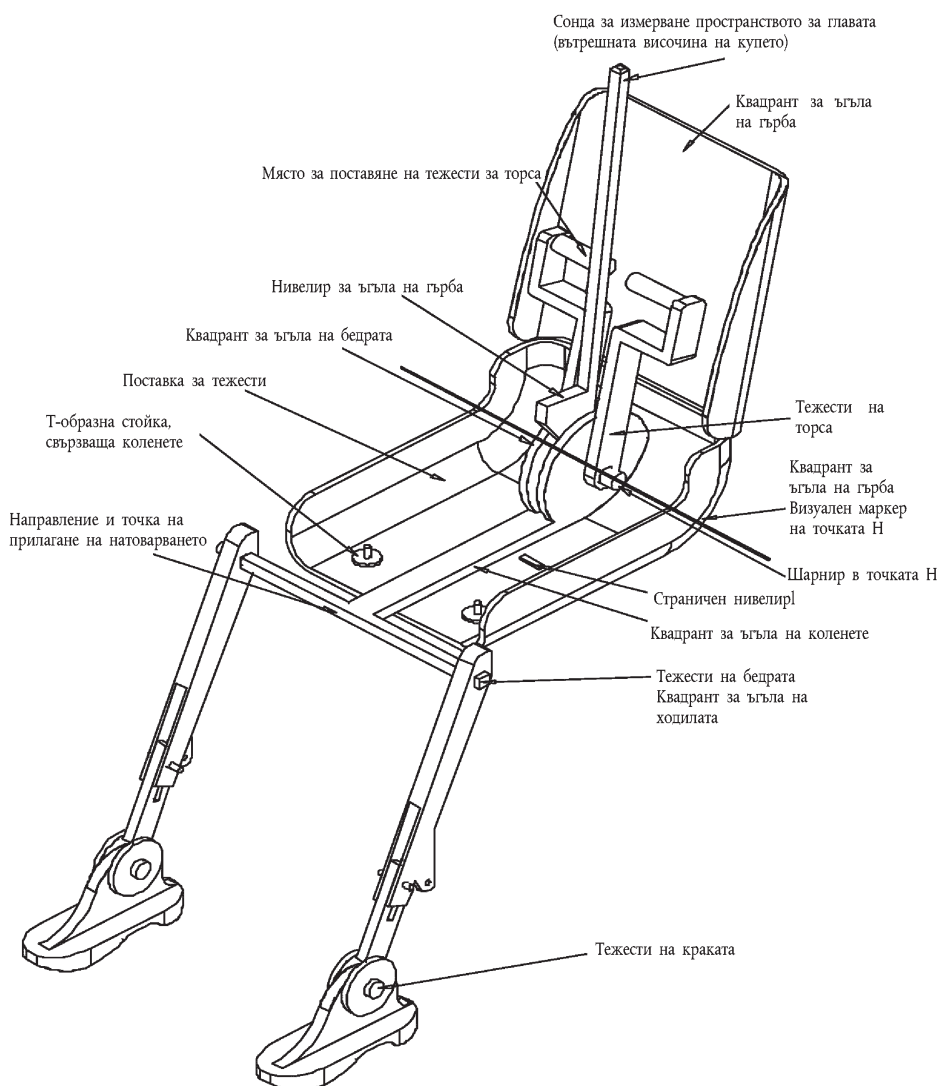
Гръбната и седалищната част са изработени от армирана пластмаса и метал; те имитират човешки торс и бедра и са свързани шарнирно в точката „Н“. Към свързаната шарнирно в точката „Н“ сонда за измерване на действителния ъгъл на торса е монтиран квадрант. Регулируема бедрена шанга, прикрепена към седалищната част на машината, определя централната линия и служи като базова линия за квадранта за ъгъла на бедрата.

2. Елементи на тялото и краката

Глезенните сегменти са свързани със седалищната част на машината чрез Т-образната стойка, която съединява коленете и представлява странично удължение на регулируемата бедрена шанга. Елементите, имитиращи обувки и ходила, се калибрират с оглед измерване на ъгъла на ходилата. Двата нивелира служат за ориентирание на устройството в пространството. Тежестите се поставят в съответните центрове на тежестта, така че да се имитира натоварване върху седалката като от седнал мъж с тегло 76 kg. Всички стави на триизмерната Н-машина се проверяват, за да се гарантира свободното им движение без осезаемо триене.

Фигура 1

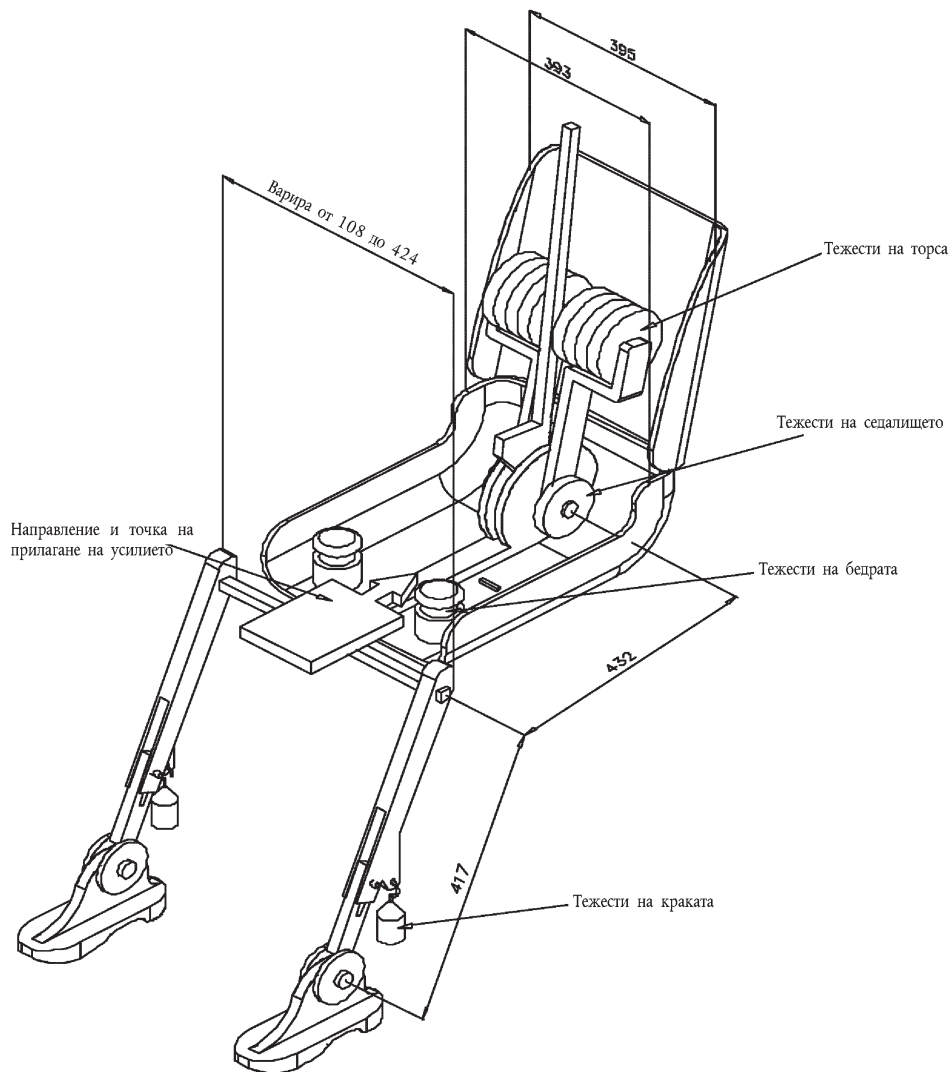
Елементи на триизмерната Н-машина



⁽¹⁾ За допълнителна информация за конструкцията на триизмерната Н-машина се обръщайте към „Society of Automobile Engineers“ (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, Съединени Американски щати. Машината отговаря на описаната в стандарта ISO 6549-1980.

Фигура 2

Размери на елементите на триизмерната H-машина и разпределение на натоварванията



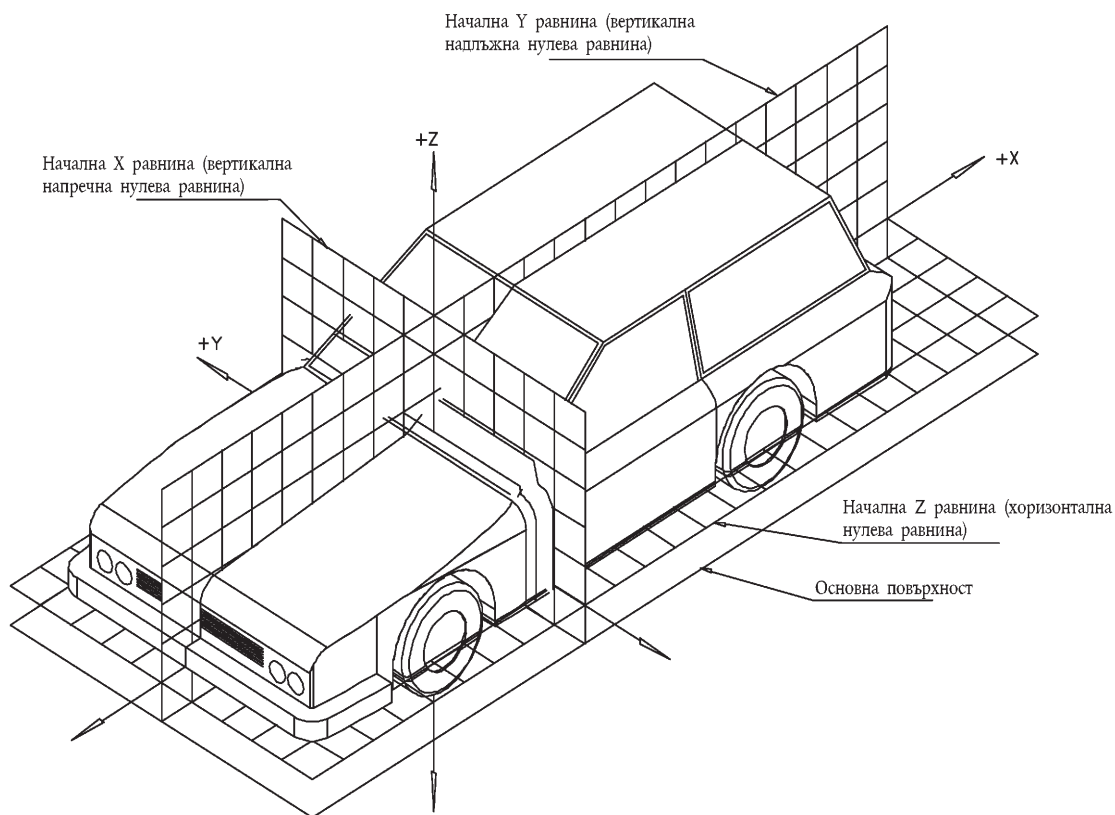
Допълнение 2

Триизмерна координатна система

1. Триизмерната координатна система е дефинирана с три правоъгълни равнини, определени от производителя на превозното средство (вж. фигурата) ⁽¹⁾.
2. Положението за измерване на превозното средство се определя посредством позиционирането му върху подходяща повърхност, така че координатите на координатните знаци да отговарят на стойностите, указани от производителя.
3. Координатите на точката „R“ и точката „H“ се определят спрямо координатните знаци, определени от производителя на превозното средство.

Фигура

Триизмерна координатна система



⁽¹⁾ Координатната система отговаря на стандарта ISO 4130:1978.

Допълнение 3

Контролни данни за сеящите места

1. Кодирание на контролните данни

Контролните данни се дават последователно за всяко сеящо място. Сеящите места се обозначават с двуразряден код. Първият символ е арабска цифра и обозначава реда седалки, като се брои от предния ред назад. Вторият символ е главна буква, която обозначава сеящото място в реда, като посоките са ориентирани спрямо посоката на движение на превозното средство; използват се следните букви:

L = ляво

C = централно

R = дясно

2. Описание на положението за измерване на превозното средство

2.1. Координати на координатните знаци

X

Y

Z

3. Списък на контролните данни

3.1. Сеящо място:

3.1.1. Координати на точката „R“

X

Y

Z

3.1.2. Проектен ъгъл на торса:

3.1.3. Данни за регулиране на седалката ⁽¹⁾

хоризонтално:

вертикално:

ъглово:

ъгъл на торса:

Забележка: Контролните данни за останалите сеящи места се посочват в точки 3.2., 3.3. и т.н.

⁽¹⁾ Ненужното се зачертава.

III

(Актове, приети по силата на Договора за ЕС)

АКТОВЕ, ПРИЕТИ ПО СИЛАТА НА ДЯЛ V ОТ ДОГОВОРА ЗА ЕС

СЪВМЕСТНО ДЕЙСТВИЕ 2008/487/ОВППС НА СЪВЕТА

от 23 юни 2008 година

в подкрепа на универсализирането и прилагането на Конвенцията от 1997 г. за забрана на използването, складирането, производството и трансфера на противопехотни мини и за тяхното унищожаване в рамките на Европейската стратегия за сигурност

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

отношение на универсализирането и прилагането на Конвенцията във всичките ѝ аспекти.

като взе предвид Договора за Европейския съюз, и по-специално член 14 от него,

- (5) През декември 2007 г. Общото събрание на ООН при Резолюция 62/41 относно прилагането на Конвенцията, като прикани всички държави, които не са я подписали, да се присъединят към нея незабавно, призовавайки всички държави, които са подписали, но не са ратифицирали конвенцията, да я ратифицират незабавно, както и призовавайки всички държави при възможност да насърчат спазването на конвенцията чрез двустранни, подрегионални, регионални и многостранни контакти, информационни кампании, семинари и други средства,

като има предвид че:

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО СЪВМЕСТНО ДЕЙСТВИЕ:

Член 1

- (1) На 12 декември 2003 г. Европейският съвет прие Европейската стратегия за сигурност, която призовава за установяване на международен ред, основан на ефикасна многостранност. Европейската стратегия за сигурност приема Устава на Организацията на обединените нации (ООН) за основополагаща рамка на международните отношения. Укрепването на Организацията на обединените нации и съдействието за осигуряване на инструментите, с които тя да изпълнява отговорностите си и да действа ефикасно, са приоритет на Европейския съюз.
- (2) Резолюция 51/45 на Общото събрание на ООН от 10 декември 1996 г. призова всички държави да се стремят активно към ефективно правнообвързващо международно споразумение за забрана на използването, складирането, производството и трансфера на противопехотни мини.
- (3) Конвенцията за забрана на използването, складирането, производството и трансфера на противопехотни мини и за тяхното унищожаване („Конвенцията“) беше представена за подписване на 3 декември 1997 г. и влезе в сила на 1 март 1999 г. Тя представлява цялостен международен инструмент за разрешаване на всички въпроси, свързани с противопехотните мини, включително тяхното използване, производство и търговия, оказване на подкрепа на жертви, разминиране и унищожаване на запасите.
- (4) През декември 2004 г. държавите — страни по Конвенцията, приеха Плана за действие от Найроби 2005—2009 г. и договориха различни споразумения по

1. С оглед оказване на подкрепа за прилагането на Конвенцията за забрана на използването, складирането, производството и трансфера на противопехотни мини и за тяхното унищожаване („Конвенцията“), в съответствие с Резолюция 62/41 на Общото събрание на ООН Европейският съюз (ЕС) се стреми към постигането на следните цели:

а) насърчаване на универсализирането на Конвенцията и оказване на подкрепа за подготовката на втората конференция за преразглеждането ѝ, която ще се състои през 2009 г.;

б) оказване на подкрепа за пълното прилагане на Конвенцията от държавите — страни по нея.

2. За постигане на целите, посочени в параграф 1, ЕС осъществява следните проекти:

а) организиране на максимум шест семинара — регионални или подрегионални, насочени към увеличаване броя на държавите, присъединили се към Конвенцията, и държавите, които са я ратифицирали, както и към подготовка на втората конференция за преразглеждането на Конвенцията през 2009 г.;

- б) предоставяне на държавите — страни по Конвенцията, на непрекъснати технически консултации и осъществяване на максимум 25 целеви посещения за техническа помощ с цел да се дадат препоръки за пълното прилагане на Конвенцията.

Подробно описание на въпросните проекти се съдържа в приложението.

Член 2

1. Председателството, подпомагано от генералния секретар на Съвета/върховен представител за общата външна политика и политика на сигурност (ГС/ВП), отговаря за изпълнението на настоящото съвместно действие. Комисията се ангажира изцяло.
2. Техническото изпълнение на проектите, посочени в член 1, параграф 2, се извършва от звеното за подпомагане на изпълнението на Конвенцията към Женевския международен център за хуманитарно размириране (ISU/GICHD). То изпълнява тази задача под контрола на ГС/ВП, който подпомага председателството. За тази цел ГС/ВП сключва необходимите договорености с ISU/GICHD.
3. Председателството, ГС/ВП и Комисията редовно се информират взаимно за проектите съгласно съответните си правомощия.

Член 3

1. Референтната сума за изпълнението на посочените в член 1, параграф 2 мерки възлиза на 1 070 000 EUR и се финансира от общия бюджет на Европейския съюз.
2. Разходите, финансирани чрез сумата, посочена в параграф 1, се управляват в съответствие с процедурите и правилата, приложими към общия бюджет на Европейския съюз.
3. Комисията контролира правилното управление на разходите, посочени в параграф 2, които приемат формата на безвъзмездни средства. За тази цел тя сключва споразумение за финансиране с GICHD. В него се постановява, че ISU/GICHD

осигурява публичност на приноса на ЕС, съответстваща на неговия размер.

4. Комисията се стреми да сключи финансовото споразумение, посочено в параграф 3, във възможно най-кратък срок след влизането в сила на настоящото съвместно действие. Тя информира Съвета за трудности, възникнали по време на този процес, и за датата на сключване на финансовото споразумение.

Член 4

Председателството, подпомагано от ГС/ВП, докладва на Съвета за изпълнението на настоящото съвместно действие въз основа на редовни доклади, изготвени от ISU/GICHD. Тези доклади ще служат за основа на оценката от страна на Съвета. Комисията се ангажира изцяло. Тя предоставя информация по финансовите аспекти на изпълнението на съвместното действие.

Член 5

Настоящото съвместно действие влиза в сила в деня на приемането му.

Срокът му на действие изтича 21 месеца след датата на сключване на финансовото споразумение, посочено в член 3, параграф 3, или шест месеца след датата на неговото приемане, ако през този период не е сключено финансово споразумение.

Член 6

Настоящото съвместно действие се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Люксембург на 23 юни 2008 година.

За Съвета
Председател
I. JARC

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. **Цел**

Общата цел на настоящото съвместно действие е насърчаването на универсализирането на Конвенцията, както и оказване на подкрепа за пълното прилагане на Конвенцията от държавите — страни по нея, и за подготовката на втората конференция за преразглеждането ѝ, която ще се състои през 2009 г. Ще бъде осигурено максимално взаимодействие с други свързани с този въпрос инструменти на ЕС.

2. **Проекти**

- 2.1. Подкрепа на универсализирането и прилагането на Конвенцията за забрана на използването, складирането, производството и трансфера на противопехотни мини и за тяхното унищожаване и подготовка на конференцията за преразглеждането ѝ през 2009 г.

2.1.1. Цел на проекта

Насърчаване на присъединяването към Конвенцията чрез регионални и подрегионални семинари и оказване на подкрепа за подготовката на втората конференция за преразглеждане.

2.1.2. Описание на проекта

Ще бъдат организирани максимум шест регионални или подрегионални работни групи, които да подготвят втората конференция за преразглеждане и да насърчават по-нататъшното универсализиране на Конвенцията.

2.1.3. Резултати от проекта

Увеличаване на броя на членовете на Конвенцията и подновяване в световен мащаб на интереса към значимостта на целите и задълженията, произтичащи от ратификацията на Конвенцията, както и по-добро разбиране на потребностите на бъдещи държави — страни по нея, относно програмите за противопехотни мини.

По-добра подготовка на втората конференция за преразглеждане, която ще се състои през 2009 г., чрез засилен регионален принос и изграждане на мрежа.

2.1.4. Място на семинарите

ISU/GICHD ще представи списък с възможните места за регионалните семинари, които впоследствие ще бъдат одобрени от председателството, подпомагано от ГС/ВП, в консултация с компетентните органи на Съвета.

Използваните критерии за избор на местата за семинарите ще включват желанието и ангажимента на съответна страна в даден регион да бъде домакин на семинара, равнището на ангажираност с Конвенцията на държавите от региона и, ако е уместно, ангажимента на съответна регионална или подрегионална организация.

2.1.5. Бенефициери на проекта

Държавите страни и държавите, които не са страни по Конвенцията в регионите, където ще се проведат семинарите.

2.2. Подкрепа за пълното прилагане на Конвенцията

2.2.1. Цел на проекта

Подпомагане на държавите — страни по Конвенцията, в прилагането на разпоредбите на Конвенцията.

2.2.2. Описание на проекта

Подпомагане на държавите — страни по Конвенцията, които са в процес на изпълняване на техните задължения, произтичащи от нея.

За държавите — страни по Конвенцията, ще бъдат организирани посещения за техническа помощ, за да се оцени националният отговор на произтичащите от Конвенцията задължения и да се предостави подкрепа в съответствие с други подходящи текущи програми и/или дейности, изводите от срещата на най-високо равнище в Найроби и изводите от годишните доклади за напредъка.

2.2.3. Резултати от проекта

— Повишаване на осведомеността за полаганите на национално равнище на усилия за прилагане, които могат да доведат до по-нататъшни действия от страна на ЕС.

— Предоставяне на консултации и препоръки за техническите изисквания, които са необходими за изпълнение на задълженията по Конвенцията.

— Разработване на съответните национални планове в съответствие със задълженията по Конвенцията.

2.2.4. Бенефициери на проекта

Държавите — страни по Конвенцията, ще бъдат приканени да поискат подкрепа. Ще бъде взето решение въз основа на степента, до която молещите държави — страни по Конвенцията, са събрали необходимите основни сведения преди поемането на ангажимента, предприели са значими стъпки в подкрепа на посещение на технически експерти и са проявили готовност да се възползват пълноценно от получената в резултат на проекта информация.

При избора на бенефициери ще бъде взето предвид спазването на поетите от потенциалните бенефициери ангажименти в областта на размирирането и унищожаване на запасите в рамките на сроковете, установени на срещите по Конвенцията.

ISU/GICHD ще представи окончателен списък с бенефициерите, които впоследствие ще бъдат одобрени от председателството, подпомагано от ГС/ВП, в консултация с компетентните органи на Съвета.

3. Продължителност

Общата продължителност на изпълнението на настоящото съвместно действие е 21 месеца.

4. Орган по изпълнението

Председателството, подпомагано от ГС/ВП, отговаря за изпълнението и наблюдението на настоящото съвместно действие. Председателството възлага техническото изпълнение на ISU/GICHD.

ISU/GICHD осигурява публичността на приноса на ЕС, съответстваща на неговия размер.

5. Докладване

ISU/GICHD ще изготви подробни доклади след всеки от планираните семинари и посещения за техническа помощ.
