

II

(Πάρξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΟΔΗΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Οκτωβρίου 1990

για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα συγκράτησης των οχημάτων με κινητήρα

(90/628/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

την οδηγία 77/541/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1977 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στις ζώνες ασφαλείας και στα συστήματα των οχημάτων με κινητήρα ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, και ιδίως το άρθρο 10,

Εκτιμώντας:

ότι, όπως φάνηκε κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ, είναι γενικά δυνατή η περαιτέρω βελτίωση της οδικής ασφαλείας με την εφαρμογή της πρακτικής εμπειρίας και τεχνολογικών εξελίξεων, λαμβανομένης συγχρόνως υπόψη της προόδου που έχει σημειωθεί στην οικονομική επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη, τροποποίηση 04 και συμπλήρωμα 1 του κανονισμού αριθ. 16·

- με την εισαγωγή απαιτήσεων όσον αφορά την έγκριση τύπου των «ζωνών τύπου σαγής» για ειδικούς τύπους οχημάτων,
- με την εισαγωγή απαιτήσεων όσον αφορά την έγκριση τύπου των ζωνών ασφαλείας με διάταξη προφόρτισης,
- προβλέποντας την εγκατάσταση κατάλληλων ζωνών ασφαλείας για όλες τις θέσεις καθημένων σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα με τις ελάχιστες δυνατές εξαιρέσεις και εφόσον απαιτείται η εξαίρεση, και
- εισάγοντας υπόδειγμα εγγράφου βεβαίωσης ότι έχουν πραγματικά τοποθετηθεί ζώνες ασφαλείας σε συγκεκριμένο προς έγκριση τύπο οχήματος,

- με την εισαγωγή απαιτήσεων διεξαγωγής δοκιμών των μηχανισμών ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος,
- με την εισαγωγή αυστηρότερων απαιτήσεων όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής·

ότι η ίδια εμπειρία δείχνει ότι ορισμένοι από τους υφιστάμενους ορισμούς και απαιτήσεις πρέπει να υποστούν κάποια προσαρμογή·

ότι πρέπει να βελτιωθεί η προστασία των επιβατών, ιδίως λεωφορείων και πούλμαν, από τον κίνδυνο εκτίναξής τους σε περίπτωση ατυχήματος και να επέλθουν για το σκοπό αυτό περαιτέρω τροποποιήσεις της εν λόγω οδηγίας· ότι πρέπει οι εν λόγω τροποποιήσεις να έχουν θεσπισθεί το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1991·

ότι η έκδοση οδηγίας για την υποχρέωση όλων των επιβαίνοντων σε οχήματα κάτω των 3,5 τόνων να φέρουν ζώνες ασφαλείας θα πρέπει να συνδυασθεί με περαιτέρω τροποποίηση της οδηγίας αυτής με στόχο να καταστήσει επίσης υποχρεωτική την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας τριών σημείων με συσπειρωτήρες και στα πίσω πλευρικά καθίσματα των εν λόγω οχημάτων·

ότι οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας είναι σύμφωνες με τη γνώμη της επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο των οδηγιών που στοχεύουν στην εξάλειψη των τεχνικών εμποδίων στις συναλλαγές στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τα παραρτήματα της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

(¹) ΕΕ αριθ. L 220 της 29. 8. 1977, σ. 95.

Άρθρο 2

1. Μετά την 1η Μαΐου 1991 τα κράτη μέλη δεν μπορούν:

α) για λόγους που έχουν σχέση με τις ζώνες ασφαλείας ή τα συστήματα συγκράτησης:

— να αρνούνται, για κάποιο τύπο οχήματος, τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΟΚ ή την έκδοση του αντιγράφου της βεβαίωσης που προβλέπεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, ή τη χορήγηση έγκρισης τύπου από εθνικής πλευράς,

ή

— να απαγορεύουν να τίθενται σε κυκλοφορία οχήματα,

εφόσον οι εν λόγω ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης του υπόψη τύπου οχήματος ή των εν λόγω οχημάτων έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 77/541/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία·

β) — να αρνούνται την επικύρωση ΕΟΚ για κάποιο τύπο ζώνης ασφαλείας ή συστήματος συγκράτησης που προορίζεται για κάποιο όχημα και το οποίο πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία,

— να απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά ζωνών ασφαλείας και μηχανισμών συγκράτησης που φέρουν τα σήματα επικύρωσης ΕΟΚ που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

2. Μετά την 1η Ιουλίου 1992 τα κράτη μέλη:

α) — δεν εκδίδουν πλέον το αντίγραφο της βεβαίωσης που προβλέπεται στην τελευταία περίπτωση του άρθρου 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ για κάποιο τύπο οχήματος,

— μπορούν να αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου από εθνικής πλευράς για κάποιο τύπο οχήματος

του οποίου οι ζώνες ασφαλείας ή τα συστήματα συγκράτησης δεν έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 77/541/ΕΟΚ όπως, τροποποιείται με την παρούσα οδηγία·

β) — μπορούν να αρνούνται την επικύρωση ΕΟΚ για κάποιο τύπο ζώνης ασφαλείας ή μηχανισμού συγκράτησης που προορίζεται για όχημα και δεν πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία.

3. Μετά την 1η Ιουλίου 1997 τα κράτη μέλη:

— μπορούν να απαγορεύουν να τίθενται σε κυκλοφορία οχήματα των οποίων οι ζώνες ασφαλείας ή τα συστήματα συγκράτησης δεν έχουν εγκριθεί σύμφωνα με την οδηγία 77/541/ΕΟΚ, όπως τροποποιείται με την παρούσα οδηγία,

— μπορούν να απαγορεύουν τη διάθεση στην αγορά ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης που προορίζονται για κάποιο όχημα και δεν φέρουν τα σήματα επικύρωσης ΕΟΚ που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ πριν από την 1η Μαΐου 1991 τις αναγκαίες διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπές στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 30 Οκτωβρίου 1990.

Για την Επιτροπή
Martin BANGEMANN
Αντιπρόεδρος

(1) ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

- 1.4. Στο σημείο 1.4, η δεύτερη φράση συμπληρώνεται από το ακόλουθο κείμενο:
«... μηχανισμό ρύθμισης, εκτός αν πρόκειται για πόρπη ζώνης τύπου σαγή».
- Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 1.8.6:
- «1.8.6. **Μηχανισμός ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος:** σημαίνει μηχανισμό που επιτρέπει την ως προς το ύψος ρύθμιση του άνω βρόχου της ζώνης, ανάλογα με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου χρήστη και τη θέση του καθίσματος. Ένας τέτοιος μηχανισμός μπορεί να θεωρείται ως τμήμα της ζώνης ή ως τμήμα της αγκύρωσης της ζώνης.»
- Μετά το σημείο 1.12 προστίθεται ένα νέο σημείο 1.12.1:
- «1.12.1. **Εμπρόσθια θέση καθιμένου** σημαίνει πρόσθετο ή ολοκληρωμένο μηχανισμό που τανύει τον ιμάντα για να είναι η ζώνη λιγότερο χαλαρή στη διάρκεια μιας σύγκρουσης.»
- Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 1.22:
- «1.22. **Μηχανισμός προφόρτισης** σημαίνει πρόσθετο ή ολοκληρωμένο μηχανισμό που τανύει τον ιμάντα για να είναι η ζώνη λιγότερο χαλαρή στη διάρκεια μιας σύγκρουσης.»
- Στο σημείο 2.1.2.1 η πρώτη πρόταση τροποποιείται ως εξής:
- «... σχέδια και
- στην περίπτωση των συσπειρωτήρων, από οδηγίες εγκατάστασης της αισθητηρίου διάταξης,
 - για μηχανισμούς ή συστήματος προφόρτισης, από πλήρη τεχνική περιγραφή της κατασκευής και λειτουργίας συμπεριλαμβανομένης της αισθητηρίου διάταξης, αν υπάρχει, όπου αναλύεται η μέθοδος ενεργοποίησης και τυχόν αναγκαία μέθοδος για την αποφυγή ακούσιας ενεργοποίησης.
- Τα σχέδια πρέπει να δεικνύουν . . .»
- Προστίθεται στο σημείο 2.1.2.1:
- «Αν η ζώνη έχει μελετηθεί κατά τρόπο ώστε να τοποθετείται στο σώμα του οχήματος μέσω ενός μηχανισμού ρύθμισής της ως προς το ύψος, στην τεχνική περιγραφή πρέπει να ορίζεται αν ο εν λόγω κανονισμός θεωρείται ως τμήμα της ζώνης, ή όχι.»
- Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 2.1.4:
- «2.1.4. Η αρμόδια αρχή επαληθεύει την ύπαρξη ικανοποιητικών ρυθμίσεων που να εξασφαλίζουν αποτελεσματικούς ελέγχους για τη συμμόρφωση της παραγωγής πριν από τη χορήγηση της έγκρισης τύπου.»
- 2.4.2.1. Στο σημείο 2.4.2.1 η τελευταία πρόταση τροποποιείται ως εξής:
- «Τα μέρη της πόρπης που ενδέχεται να έλθουν σε επαφή με το σώμα του χρήστη έχουν διατομή τουλάχιστον 20 cm² και πλάτος 46 mm, μετρούμενα σε επίπεδο του οποίου η μέγιστη απόσταση από την επιφάνεια επαφής είναι 2,5 mm.
- Στην περίπτωση ζωνών τύπου σαγής η τελευταία απαίτηση θεωρείται ότι ικανοποιείται εφόσον η επιφάνεια επαφής της πόρπης με το σώμα του χρήστη έχει εμβαδόν μεταξύ 20 cm² και 40 cm².»
- Στο τέλος του σημείου 2.4.2.3, όπως αυτό τροποποιείται με την οδηγία 82/319/ΕΟΚ ⁽¹⁾, προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση:
- «Σε περίπτωση ζωνών τύπου σαγής η δοκιμή αυτή μπορεί να εκτελείται χωρίς να έχουν εισαχθεί όλες οι γλωσσίδες.»
- Το σημείο 2.4.4 τροποποιείται ως εξής:

(¹) ΕΕ αριθ. L 139 της 19. 5. 1982, σ. 17.

«2.4.4. *Εξαρτήματα στερέωσης και μηχανισμοί ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος*

Τα εξαρτήματα στερέωσης υπόκεινται στις δοκιμές αντοχής σύμφωνα με τα σημεία 2.7.6.1 και 2.7.6.2. Οι υπάρχοντες μηχανισμοί ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος υπόκεινται στις δοκιμές αντοχής που περιγράφονται στο σημείο 2.7.6.2 της παρούσας οδηγίας, στις περιπτώσεις που δεν ελέγχθηκαν στο όχημα κατ' εφαρμογή της οδηγίας 76/115/EOK, όπως τροποποιήθηκε σχετικά με τις αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας. Τα εν λόγω μέρη δεν πρέπει ούτε να σπάσουν ούτε να αποσπαστούν εξαιτίας της τάσης που ασκείται από το προδιαγραφόμενο φορτίο.»

Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 2.4.6:

«2.4.6. *Μηχανισμός προφόρτισης*

2.4.6.1. Αφού υποβληθεί σε δοκιμή διάβρωσης σύμφωνα με το σημείο 2.7.2, ο μηχανισμός προφόρτισης (περιλαμβανομένου του αισθητήρα κρούσεων που συνδέεται προς το μηχανισμό με τα αρχικά βύσματα αλλά χωρίς να διέρχεται μέσω αυτών ρεύμα) οφείλει να λειτουργεί κανονικά.

2.4.6.2. Θα επαληθευτεί ότι ακούσια λειτουργία του μηχανισμού δεν συνεπάγεται τυχόν κίνδυνο σωματικού τραυματισμού του χρήστη.

2.4.6.3. Στην περίπτωση μηχανισμών προφόρτισης με βάση συστήματα πυροτεχνικής:

2.4.6.3.1. Αφού υποβληθεί σε προετοιμασία σύμφωνα με το σημείο 2.7.10.2, να μην έχει ενεργοποιηθεί λόγω θερμοκρασίας η λειτουργία του μηχανισμού προφόρτισης και η διάταξη να λειτουργεί κανονικά.

2.4.6.3.2. Να ληφθούν προληπτικά μέτρα για την αποτροπή της απόρριψης θερμών αερίων από την ανάφλεξη πλησίον εύφλεκτων υλών.»

2.6.1.2. Προστίθεται στο τέλος του σημείου 2.6.1.2:

«Στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας με συσπειρωτήρες, ο συσπειρωτήρας να έχει υποβληθεί στη δοκιμή αντοχής στη σκόνη που ορίζεται στο σημείο 2.7.7.3· επιπλέον, στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης εφοδιασμένων με μηχανισμό προφόρτισης που περιλαμβάνει μέσα πυροτεχνικής, ο μηχανισμός να έχει υποβληθεί στην προδιαγραφόμενη στο σημείο 2.7.10.2 προετοιμασία.»

Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 2.6.1.2.3:

«2.6.1.2.3. Στην περίπτωση μιας ζώνης που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί με ένα μηχανισμό ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος, όπως περιγράφηκε στο παραπάνω σημείο 1.8.6, η δοκιμή εκτελείται με το μηχανισμό ρυθμιζόμενο στην (στις) δυσμενέστερη(ες) θέση(εις), που επιλέγεται(ονται) από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη δοκιμή. Ωστόσο, αν ο μηχανισμός ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος συνίσταται από την ίδια την αγκύρωση, όπως το επιτρέπει η οδηγία 76/115/EOK, η αρμόδια για τις δοκιμές τεχνική υπηρεσία αν το επιθυμεί μπορεί να εφαρμόσει τις διατάξεις του κατωτέρω σημείου 2.7.8.1.»

Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 2.6.1.2.4:

«2.6.1.2.4. Στην περίπτωση ζώνης ασφαλείας με μηχανισμό προφόρτισης, η μία δυναμική δοκιμή θα εκτελεστεί με το μηχανισμό σε λειτουργία και η άλλη με το μηχανισμό εκτός.

2.6.1.2.4.1. Στη διάρκεια της δοκιμής οι προδιαγραφόμενες στο ανωτέρω σημείο 2.6.1.3.2 ελάχιστες μετατοπίσεις μπορούν να μειωθούν στο ήμισυ.

2.6.1.2.4.2. Μετά τη δοκιμή, η μετρούμενη σύμφωνα με το σημείο 2.7.10.1 δύναμη δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 100 daN.»

2.6.1.3.2. Το σημείο 2.6.1.3.2 προστίθεται μετά την πρώτη πρόταση:

«Στην περίπτωση ζώνης τύπου σαγής, η προδιαγραφόμενη για τη λεκάνη ελάχιστη μετατόπιση μπορεί να μειωθεί στο ήμισυ.» (Το υπόλοιπο κείμενο παραμένει ως έχει).

Μετά την πρώτη πρόταση του σημείου 2.7.6.1, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 82/319/EOK, προστίθεται μια νέα πρόταση:

«Σε περίπτωση ζώνης τύπου σαγής, η πόρπη συνδέεται με τη συσκευή δοκιμής με τις λωρίδες που είναι στερεωμένες στην πόρπη και τη γλωσσίδα ή δύο γλωσσίδες τοποθετημένες περίπου συμμετρικά ως προς το γεωμετρικό κέντρο της πόρπης.» (Το υπόλοιπο κείμενο παραμένει ως έχει).

Το σημείο 2.7.6.2, τροποποιείται ως εξής:

- «2.7.6.2. Τα εξαρτήματα στερέωσης και οποιοδήποτε μηχανισμοί ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος δοκιμάζονται σύμφωνα με τον τρόπο . . . με τον μάντα τελειώς ζετυλιγμένο από τον κύλινδρο περιέλιξής του.»
- 2.7.7.2.2. Στο σημείο 2.7.7.2.2 η λεύτερη πρόταση τροποποιείται ως εξής:
- «Κάθε τέτοια συσκευή δοκιμής πρέπει να κατασκευάζεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε η προδιαγραφόμενη επιτάχυνση να επιτυγχάνεται πριν ο ενισχυτικός μάντας εξέλθει από το συσπειρωτήρα περισσότερο από 5 mm και η σύμπτυξη να λαμβάνει χώρα με μέσο ρυθμό αύξησης της επιτάχυνσης τουλάχιστον 25 g/s και όχι περισσότερο από 150 g/s.»
- 2.7.8.1. Στο τέλος του σημείου 2.7.8.1 προστίθενται οι ακόλουθες νέες προτάσεις:
- «Σε περίπτωση που η δυναμική δοκιμή έχει πραγματοποιηθεί για κάποιο τύπο οχήματος, δεν απαιτείται να επαναληφθεί για άλλους τύπους οχημάτων, εφόσον κάθε σημείο αγκύρωσης βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη από 50 mm από το αντίστοιχο σημείο αγκύρωσης της ζώνης που έχει δοκιμαστεί. Εναλλακτικά, οι δοκιμαστές είναι δυνατόν να καθορίσουν κάποιο υποθετικό σημείο αγκύρωσης για την πραγματοποίηση δοκιμών, προκειμένου να αντιμετωπίζεται, έτσι, ο μέγιστος αριθμός πραγματικών σημείων αγκύρωσης. Αν η ζώνη είναι εφοδιασμένη με ένα μηχανισμό ρύθμισης της ως προς το ύψος, όπως περιγράφεται στο παραπάνω σημείο 1.8.6, η θέση του μηχανισμού και ο τρόπος ασφάλισής του πρέπει να είναι όμοια με εκείνα του οχήματος.»
- Το σημείο 2.7.8.1.1 τροποποιείται με την προσθήκη των ακόλουθων δύο προτάσεων στην αρχή:
- «Στην περίπτωση ζώνης ασφαλείας ή συστήματος συγκράτησης με μηχανισμούς προφόρτισης που στηρίζονται σε δομικά μέρη διαφορετικά από εκείνα που εμπεριέχονται στο ίδιο το συγκρότημα της ζώνης, το συγκρότημα της ζώνης πρέπει να τοποθετηθεί στην άμαξα δοκιμής σε συνδυασμό με τα αναγκαία πρόσθετα τμήματα του οχήματος κατά τον τρόπο που προδιαγράφεται στα σημεία 2.7.8.1.2 έως 2.7.8.1.6.
- Εναλλακτικώς, στην περίπτωση που οι ανωτέρω μηχανισμοί δεν μπορούν να δοκιμαστούν στην άμαξα δοκιμής, ο κατασκευαστής μπορεί να αποδείξει με συμβατική δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης ταχύτητας 50 km/h ώρα σύμφωνα με τη διαδικασία ISO 3560 (έκδοση 1975/11/01 — οδικά οχήματα — μέθοδος δοκιμής μετωπικής πρόσκρουσης σε σταθερό εμπόδιο) ότι ο μηχανισμός πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας.»
- 2.7.9.2. Η δεύτερη πρόταση του σημείου 2.7.9.2, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 82/319/ΕΟΚ, τροποποιείται ως εξής:
- «Το φορτίο εφαρμόζεται στην πόρπη με άμεση έλξη μέσω των μαντάνων που στερεώνονται σ' αυτήν, ώστε όλοι οι μάντες να υπόκεινται σε δύναμη 60/η daN° "η" είναι ο αριθμός μαντάνων που συνδέονται στην πόρπη όταν αυτή βρίσκεται σε κλειστή θέση, η ελάχιστη τιμή του οποίου θεωρείται ότι είναι 2.»
- Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 2.7.10:
- «2.7.10. Πρόσθετες δοκιμές σε ζώνες ασφαλείας με μηχανισμούς προφόρτισης
- 2.7.10.1. Η δύναμη προφόρτισης πρέπει να μετρείται εντός το πολύ τεσσάρων δευτερολέπτων (4 sec.) μετά την πρόσκρουση όσο το δυνατό πλησιέστερα στο σημείο επαφής με το ανδρείκελο στο ελεύθερο μήκος του μάντα μεταξύ του ανδρείκελου και του μηχανισμού προφόρτισης ή του οδηγού του πλαισίου, αν υπάρχει, με το ανδρείκελο να έχει επανατοποθετηθεί καθήμενο στην αρχική θέση αν είναι ανάγκη.
- 2.7.10.2. Προετοιμασία
- Ο μηχανισμός προφόρτισης μπορεί να διαχωριστεί από την προς δοκιμή ζώνη ασφαλείας και να κρατηθεί επί 24ωρο σε θερμοκρασία 60 ° ± 5 °C. Η θερμοκρασία θα ανυψωθεί έπειτα στους 100 ° ± 5 °C επί δίωρο. Κατόπιν θα κρατηθεί επί 24ωρο σε θερμοκρασία - 30 ° ± 5 °C. Με τη λήξη της προετοιμασίας, ο μηχανισμός θα θερμανθεί στη θερμοκρασία περιβάλλοντος. Αν διαχωρίστηκε από τη ζώνη ασφαλείας θα επανατοποθετηθεί.»
- Αλλάζει η αρίθμηση του σημείου 2.7.10 σε 2.7.11.
- Το σημείο 2.8 τροποποιείται ως εξής:
- «2.8. Συμμόρφωση της παραγωγής
- 2.8.1. Κάθε ζώνη ασφαλείας ή σύστημα συγκράτησης που εγκρίνεται στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού, κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να συμφωνεί με τον τύπο που εγκρίθηκε ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που εκτίθενται στα ανωτέρω σημεία 2.3, 2.4, 2.5, 2.6 και 2.7.
- 2.8.2. Προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του σημείου 2.8.1, εκτελούνται κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.»

- 2.8.3. Ο κάτοχος της έγκρισης πρέπει, ειδικότερα, να:
- 2.8.3.1. εξασφαλίζει την ύπαρξη διαδικασιών για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων,
- 2.8.3.2. έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό ελέγχου που είναι απαραίτητος για τη διαπίστωση της πιστότητας κάθε εγκεκριμένου τύπου.
- 2.8.3.3. διασφαλίζει ότι τα στοιχεία των αποτελεσμάτων των δοκιμών καταγράφονται και ότι τα σχετικά έγγραφα παραμένουν στη διαθεσιμότητα κάθε ενδιαφερομένου για ένα διάστημα που ορίζεται σε συμφωνία με τη διοικητική υπηρεσία,
- 2.8.3.4. αναλύει τα αποτελέσματα κάθε τύπου δοκιμής, προκειμένου να ελεγχθεί και να διασφαλιστεί η σταθερότητα των χαρακτηριστικών της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης, λαμβανομένων υπόψη των διακυμάνσεων μιας βιομηχανικής παραγωγής,
- 2.8.3.5. διασφαλίζει ότι, για κάθε τύπο ζώνης ασφαλείας ή συστήματος συγκράτησης, εκτελούνται τουλάχιστον οι δοκιμές που περιγράφονται στο παράρτημα XVI,
- 2.8.3.6. διασφαλίζει ότι, αν βρεθούν δείγματα ή τεμάχια δοκιμών, από τα οποία να προκύπτει η μη συμφωνία με τον τύπο της μελετώμενης δοκιμής, θα γίνει νέα δειγματοληψία και νέα δοκιμή. Θα λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την αποκατάσταση της συμφωνίας της αντίστοιχης παραγωγής:
- 2.8.4. Η αρμόδια αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να διαπιστώνει την πιστότητα των μεθόδων ελέγχου που εφαρμόζονται σε κάθε μονάδα παραγωγής.
- 2.8.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση, τα βιβλία δοκιμής και τα έγγραφα επιθεώρησης της παραγωγής πρέπει να υποβάλλονται στον επιθεωρητή που εκτελεί τον έλεγχο.
- 2.8.4.2. Ο επιθεωρητής μπορεί να λαμβάνει τυχαία δείγματα που θα δοκιμάζονται στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων μπορεί να προσδιορίζεται, ανάλογα με τα αποτελέσματα των ελέγχων του κατασκευαστή.
- 2.8.4.3. Στις περιπτώσεις που το επίπεδο ποιότητας δεν είναι ικανοποιητικό, ή όταν φαίνεται ότι είναι απαραίτητη η επαλήθευση της ισχύος των δοκιμών που εκτελέστηκαν κατ' εφαρμογή του σημείου 2.8.4.2, ο επιθεωρητής επιλέγει δείγματα που αποστέλλονται στην τεχνική υπηρεσία που διεξήγαγε τις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- 2.8.4.4. Η αρμόδια αρχή μπορεί να προβεί σε οποιαδήποτε δοκιμή που περιγράφεται στην παρούσα οδηγία.
- 2.8.4.5. Η κανονική συχνότητα επιθεωρήσεων, εγκεκριμένων από την αρμόδια αρχή, πρέπει να είναι δύο το χρόνο. Στις περιπτώσεις που καταγράφονται αρνητικά αποτελέσματα κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων αυτών, η αρμόδια αρχή πρέπει να διασφαλίζει ότι θα ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα, προκειμένου να αποκατασταθεί η πιστότητα της παραγωγής, το δυνατόν συντομότερο.»

Τα σημεία 3.1 ως 3.1.5 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα νέα σημεία:

- «3.1. **Εξοπλισμός του οχήματος (1)**
- 3.1.1. Κάθε όχημα που ανήκει στην κατηγορία M και N και καλύπτεται από το άρθρο 9 (εκτός από τα οχήματα που διαθέτουν θέσεις ειδικά για όρθιους επιβάτες και ανήκουν στις κατηγορίες M₂, άνω των 3,5 τόνων, και M₃) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
- 3.1.2. Οι τύποι ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης που προορίζονται για θέσεις καθημένων στις οποίες απαιτείται η εγκατάσταση τέτοιων συστημάτων, είναι εκείνοι που καθορίζονται στο παράρτημα XV [με τις οποίες δεν μπορεί να χρησιμοποιηθούν ούτε συσπειρωτήρες χωρίς ασφάλιση (σημείο 1.8.1), ούτε συσπειρωτήρες απασφαλισμένοι με το χέρι (σημείο 1.8.2)]. Για όλες τις θέσεις καθημένων για τις οποίες το παράρτημα XV προβλέπει ζώνες τύπου B κάτω του υπογαστρίου, επιτρέπονται ζώνες τύπου Br3 κάτω του υπογαστρίου, εκτός από την περίπτωση στην οποία, κατά τη χρήση, οι ζώνες αυτές συσπειρώνονται τόσο ώστε να μειώνεται σημαντικά η άνεση μετά την κανονική πρόσδεση.
- 3.1.3. Πάντως, σε οχήματα κατηγορίας M₁, για τις πλευρικές θέσεις καθημένων εκτός από τις εμπρόσθιες, που σημειώνονται στο παράρτημα XV με το σύμβολο 0, η εγκατάσταση ζώνης τύπου B, Br3 ή Er4 m κάτω του υπογαστρίου επιτρέπεται εφόσον μεταξύ του καθίσματος και του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος του οχήματος υπάρχει διάδρομος ο οποίος έχει σκοπό να επιτρέπει την πρόσβαση των επιβατών σε άλλα μέρη του οχήματος. Ο χώρος μεταξύ του καθίσματος και του πλευρικού τοιχώματος θεωρείται ως διάδρομος, εφόσον, όταν όλες οι πόρτες είναι κλειστές, η απόσταση μεταξύ του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος και ενός καθέτου διαμήκους επιπέδου διερχόμενου από την κεντρική γραμμή του υπόψη καθίσματος —μετρούμενη στη θέση του σημείου R, κάθετα προς το διάμηκες επίπεδο του οχήματος— είναι μεγαλύτερη από 500 mm.
- 3.1.4. Όταν δεν απαιτούνται ζώνες ασφαλείας, μπορεί κατά την κρίση του κατασκευαστή, να τοποθετείται ζώνη ασφαλείας ή σύστημα συγκράτησης οποιουδήποτε τύπου, αρκεί να πληροί τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Στις θέσεις καθημένων για τις οποίες στο παράρτημα XV προβλέπονται ζώνες κάτω του υπογαστρίου, μπορούν εναλλακτικά προς τις ζώνες αυτές να τοποθετούνται ζώνες τύπου A που ανήκουν στους τύπους οι οποίοι επιτρέπονται στο παράρτημα XV.

- 3.1.5. Στις ζώνες τριών σημείων με συσπειρωτήρες, τουλάχιστον ένας συσπειρωτήρας πρέπει να ενεργεί στο διαγώνιο μάντα.
- 3.1.6. Εκτός από τα οχήματα κατηγορίας M₁, είναι δυνατόν να επιτρέπεται συσπειρωτήρας κατεπίγουσας ασφάλισης τύπου 4N (σημείο 1.8.5) αντί για συσπειρωτήρα τύπου 4 (σημείο 1.8.4) όταν οι υπηρεσίες στο παράρτημα εκείνο θεωρείται ότι αρκούν όταν το αλεξήνεμο ευρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 3.1.7. Για τις εμπρόσθιες πλευρικές και εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις καθημένων οι οποίες στο παράρτημα XV σημειώνονται με το σύμβολο (*), οι ζώνες κάτω του υπογαστρίου του τύπου που ορίζεται στο παράρτημα εκείνο θεωρείται ότι αρκούν όταν το αλεξήνεμο ευρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- Όσον αφορά τις ζώνες ασφαλείας, το αλεξήνεμο θεωρείται μέρος της ζώνης αναφοράς εφόσον μπορεί να έλθει σε στατική επαφή με τη διάταξη δοκιμής κατά τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα II της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 3.1.8. Για όλες τις θέσεις καθημένων του παραρτήματος XV που σημειώνονται με το σύμβολο # πρέπει να τοποθετούνται ζώνες κάτω του υπογαστρίου των τύπων που καθορίζονται στο παράρτημα XV εφόσον πρόκειται για "εκτεθειμένη θέση καθημένων", όπως αυτή ορίζεται στη σημείο 3.1.9.
- 3.1.9. "Εκτεθειμένη θέση καθημένων" είναι εκείνη όπου δεν υπάρχει "προστατευτικό διάφραγμα" εμπρός από το κάθισμα στο χώρο που ορίζεται κατωτέρω:
- μεταξύ δύο οριζοντίων επιπέδων από τα οποία το ένα διέρχεται από το σημείο H και το άλλο ευρίσκεται 400 mm πάνω από αυτό,
 - μεταξύ δύο κατακόρυφων διαμήκων επιπέδων συμμετρικών σε σχέση με το σημείο H και απέχοντων μεταξύ τους 400 mm,
 - πίσω από εγκάρσιο κατακόρυφο επίπεδο που απέχει 1,30 m από το σημείο H.
- Σε ό,τι αφορά την παρούσα αίτηση, ο όρος "προστατευτικό διάφραγμα" σημαίνει συνεχή επιφάνεια κατάλληλης αντοχής και χωρίς ασυνέχειες τέτοια ώστε, αν σφαίρα διαμέτρου 165 mm προβληθεί οριζοντίως, και κατά την έννοια του μήκους μέσω οποιουδήποτε σημείου του χώρου ο οποίος καθορίζεται ανωτέρω και μέσω του κέντρου της σφαίρας, δεν υπάρχει πουθενά στο προστατευτικό διάφραγμα άνοιγμα μέσω του οποίου θα μπορούσε να διέλθει η σφαίρα.
- Ένα κάθισμα θεωρείται "εκτεθειμένη θέση καθημένων" εφόσον τα προστατευτικά διαφράγματα που βρίσκονται εντός του χώρου ο οποίος καθορίζεται ανωτέρω έχουν συνολικά επιφάνεια μικρότερη από 800 cm².

(¹) Επιπλέον προς τις απαιτήσεις του σημείου 3.1, τα κράτη μέλη μπορούν, σύμφωνα, με την εθνική νομοθεσία τους να αποδέχονται άλλους τύπους ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, για ορισμένους τύπους αυτοκινήτων.»

Μετά το σημείο 3.2.2.3 προστίθεται ένα νέο σημείο 3.2.2.4:

«3.2.2.4. Η μελέτη και η εγκατάσταση οποιασδήποτε ζώνης ασφαλείας που προβλέπεται για κάθε θέση καθημένων πρέπει να εξασφαλίζει την ευκολία χρήσης. Επιπλέον, όταν ολόκληρο το κάθισμα ή το οριζόντιο τμήμα του ή/και το ερεισίνωτο μπορεί να διπλώνεται ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση στο πίσω μέρος του οχήματος ή για τη μεταφορά αγαθών ή αποσκευών, αφού διπλωθούν και επανέλθουν τα καθίσματα αυτά στη θέση τους, οι προβλεπόμενες ζώνες ασφαλείας πρέπει να είναι προσιτές για χρήση ή να μπορούν εύκολα να αποκαλυφθούν από το κάτω μέρος ή το οπίσθιο μέρος του καθίσματος από ένα και μόνο άτομο, σύμφωνα με τις οδηγίες του εγχειριδίου χρήσης του οχήματος, χωρίς να είναι αναγκαίο το άτομο αυτό να έχει καταρτισθεί ή εξασκηθεί ειδικά.»

3.3.2. Στο σημείο 3.3.2 η τέταρτη πρόταση τροποποιείται ως εξής:

«Σε περίπτωση ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης για εμπρόσθιες πλευρικές θέσεις καθημένων, εξαιρουμένης της περίπτωσης των ζωνών τύπου σαγή, η πόρπη πρέπει επίσης να μπορεί να ασφαλίζει με τον ίδιο τρόπο.»

Η τελευταία πρόταση του σημείου 3.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Πρέπει να ελέγχεται ότι, σε περίπτωση που η πόρπη έρχεται σε επαφή με το χρήστη, η επιφάνεια επαφής πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 2.4.2.1 του παρόντος παραρτήματος.»

Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

Στο σημείο 1, προστίθενται τα ακόλουθα:

«. . ./μηχανισμός για τη ρύθμιση ως προς το ύψος του άνω βρόχου της ζώνης ασφαλείας (¹).»

Το ακόλουθο υπόδειγμα τύπου προστίθενται μετά το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΟΚ:

«Προσθήκη 1

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΝΤΥΠΟΥ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΗΣ

(Μέγιστο μέγεθος φύλλου Α4)

Εκδίδουσα αρχή

Κοινοποίηση σχετικά με την αξιολόγηση της εγκατάστασης ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης σε όχημα σύμφωνα με το σημείο 3 του παραρτήματος I της οδηγίας 77/541/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 81/576/ΕΟΚ, 82/319/ΕΟΚ και 90/628/ΕΟΚ

Η παρούσα κοινοποίηση περιλαμβάνει συνολικά τα κυριότερα χαρακτηριστικά της εγκατάστασης. Επίσης σ' αυτήν αναφέρεται αν η υπηρεσία θεώρησε την εγκατάσταση ικανοποιητική, όχι ικανοποιητική ή όχι πλέον ικανοποιητική.

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του οχήματος με κινητήρα
2. Τύπος και κατηγορία του οχήματος
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή
4. Όνομα και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή
5. Περιγραφή των ζωνών ασφαλείας ή των συστημάτων συγκράτησης. Η περιγραφή πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
 - 5.1. Ζώνες ασφαλείας
 - Τύπος
 - Αριθμός βασικής έγκρισης
 - Θέση στο όχημα
 - 5.2. Αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας
 - Αριθμός βασικής έγκρισης
 - 5.3. Καθίσματα και αγκυρώσεις τους
 - Αριθμός βασικής έγκρισης
6. Το όχημα υποβλήθηκε για εξέταση στις
7. Τεχνική υπηρεσία που πραγματοποιεί την επιθεώρηση
8. Ημερομηνία έκθεσης της υπηρεσίας
9. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία
10. Η εγκατάσταση θεωρείται ικανοποιητική/όχι ικανοποιητική/όχι πλέον ικανοποιητική (1) με βάση τα σημεία 3.1 έως 3.3.4 του παραρτήματος I.
11. Θέση
12. Ημερομηνία
13. Εφόσον ζητηθεί ειδικά, υποβάλλονται τα ακόλουθα σχετικά με την παρούσα κοινοποίηση: οι εκθέσεις έγκρισης, φωτογραφίες ή/και σχεδιαγράμματα για τα μέρη που αναφέρονται στα σημεία 5.1, 5.2 και 5.3.
14. Υπογραφή

(1) Να διαγραφεί ό,τι δεν ισχύει.»

Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

Στο σημείο 1.1.1:

- προστίθενται:
«9 για την Ισπανία
21 για την Πορτογαλία»,
- αντικαθίσταται η ομάδα των γραμμάτων «GR» από ομάδα των γραμμάτων «EL».

Προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 1.1.3.2.3:

«1.1.3.2.3. Το γράμμα "p" στην περίπτωση ζώνης ασφαλείας με μηχανισμό προφόρτισης.»

Το παράρτημα VII τροποποιείται ως εξής:

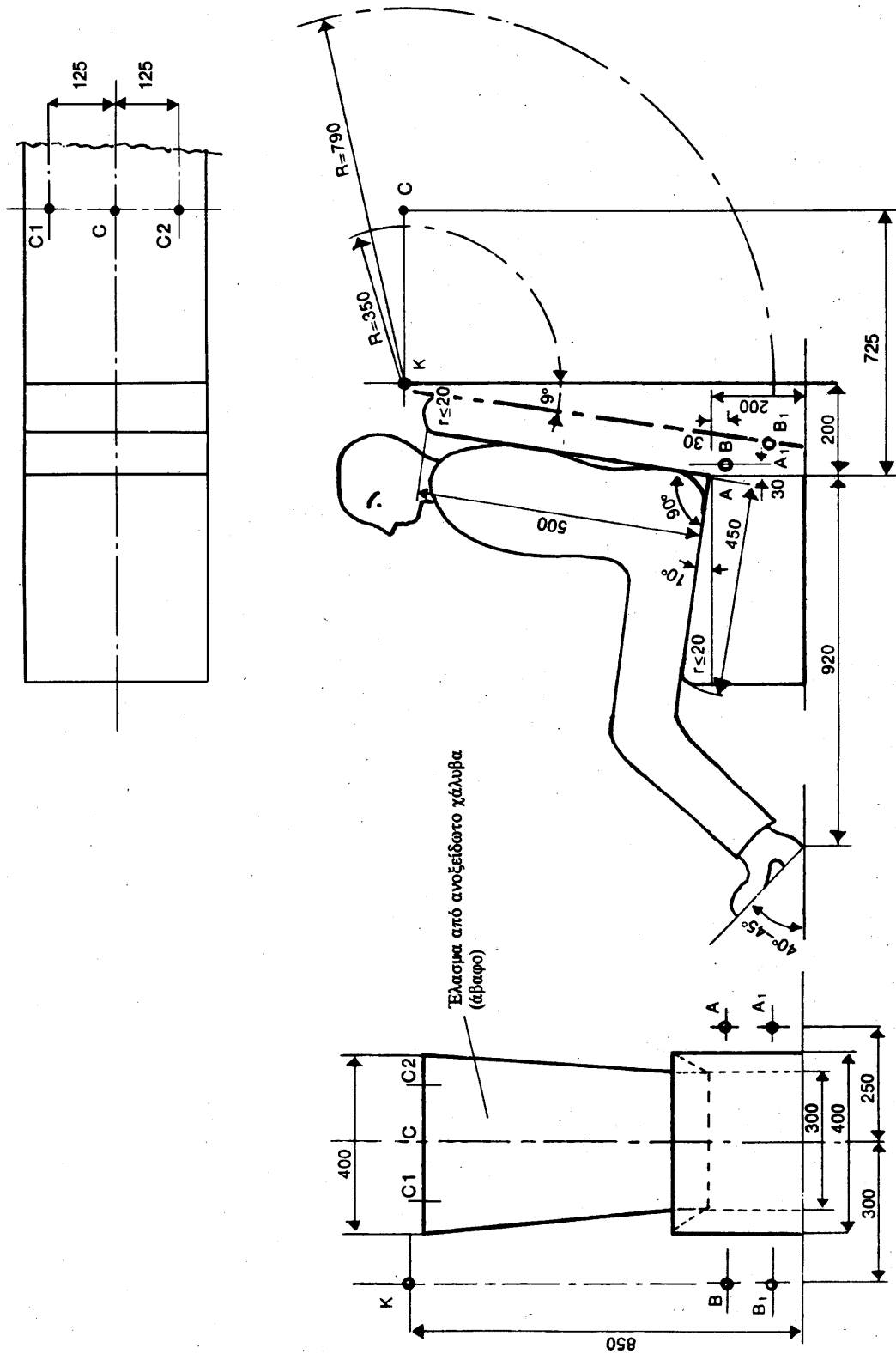
Στο σημείο 3 προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση:

«Η ανοχή, όσον αφορά τη θέση των σημείων αγκύρωσης, είναι τέτοια ώστε κάθε σημείο αγκύρωσης τοποθετείται σε απόσταση το πολύ 50 mm από τα αντίστοιχα σημεία A, B και K που φαίνονται στο όχημα 1 ή, ανάλογα με την περίπτωση, τα σημεία A1, B1 και K.»

Προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3.1:

«3.1. Στην περίπτωση ζώνης εφοδιασμένης με μηχανισμό ρυθμικής της ως προς το ύψος, όπως ορίζεται στο σημείο 1.8.6 της παρούσας οδηγίας, ο εν λόγω μηχανισμός πρέπει να ασφαρίζεται είτε σε κάποιο στερεό πλαίσιο, είτε σε κάποιο τμήμα του οχήματος στο οποίο τοποθετείται κανονικά και το οποίο πρέπει να εγκαθίσταται με ασφάλεια στην άμαξα δοκιμής.»

Η εικόνα 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη εικόνα:



Εικόνα 1

ΑΜΑΞΑ ΔΟΚΙΜΗΣ, ΚΑΘΙΣΜΑ, ΑΓΚΥΡΩΣΗ

Το παράρτημα X τροποποιείται ως εξής:

Το κείμενο προστίθεται στο τέλος του σημείου 2 ζ)

«... ή, όταν η ζώνη ασφαλείας είναι εφοδιασμένη με μηχανισμό προφόρτισης, όταν ο τελευταίος έχει ενεργοποιηθεί.»

Προστίθενται τα ακόλουθα νέα παραρτήματα XV και XVI

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΕΜΦΑΙΝΟΝΤΑΙ ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΖΩΝΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΠΕΙΡΩΤΗΡΩΝ)

Κατηγορίες οχημάτων	Πλευρικές θέσεις καθμένων			Κεντρικές θέσεις καθμένων			
	Εμπρόσθιες		Όχι εμπρόσθιες	Εμπρόσθιες		Όχι εμπρόσθιες	
	Οδηγού	Επιβατών					
M ₁	Ar4m	Ar4m	∅ A Ar4m	* B Br3 Br4m	ή A Ar4m	B Br3 Br4m	
M ₂ ≤ 3,5 t	Ar4m Ar4Nm	Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B Br3 Br4m Br4Nm	ή A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	
M ₂ > 3,5 t	B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	
M ₃	B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	B Br3 Br4m Br4Nm		# B Br3 Br4m Br4Nm	
N ₁	Ar4m Ar4Nm	Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B Br3 Br4m Br4Nm	ή A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	
N ₂	B Br3 Br4m Br4Nm	* B Br3 Br4m Br4Nm	ή A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B Br3 Br4m Br4Nm	ή A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm
N ₃	B Br3 Br4m Br4Nm	* B Br3 Br4m Br4Nm	ή A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm	* B Br3 Br4m Br4Nm	ή A Ar4m Ar4Nm	# B Br3 Br4m Br4Nm

Σημείωση:

* αναφέρεται στο σημείο 3.1.7 του παραρτήματος I.

αναφέρεται στα σημεία 3.1.8 και 3.1.9 του παραρτήματος I.

∅ αναφέρεται στο σημείο 3.1.3 του παραρτήματος I.»

«Παράρτημα XVI

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ**1. ΔΟΚΙΜΕΣ**

Οι ζώνες ασφαλείας είναι απαραίτητο να πληρούν τις απαιτήσεις στις οποίες στηρίζονται οι ακόλουθες δοκιμές:

- 1.1. **Επαλήθευση του σημείου στο οποίο αρχίζει η ασφάλιση της ζώνης και αντοχή των συσπειρωτήρων ασφάλισης κατεπείγουσας ανάγκης**
Σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.7.7.2, στη δυσμενέστερη διεύθυνση, μετά τη δοκιμή αντοχής που περιγράφεται λεπτομερώς στα σημεία 2.7.7.1, 2.7.2 και 2.7.7.3, ως απαίτηση του σημείου 2.4.5.2.5.
- 1.2. **Επαλήθευση της αντοχής των αυτόματα ασφαλιζόμενων συσπειρωτήρων**
Σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.7.7.1, συμπληρούμενων με τις δοκιμές των σημείων 2.7.2 και 2.7.7.3, ως απαίτηση του σημείου 2.4.5.1.3.
- 1.3. **Δοκιμή αντοχής των ιμάντων ύστερα από κατάλληλη προετοιμασία τους**
Σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 2.7.5, μετά την προετοιμασία τους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σημείων 2.7.3.1 ως 2.7.3.5.
- 1.3.1. **Δοκιμή αντοχής των ιμάντων ύστερα από φθορά λόγω τριβής**
Σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 2.7.5, μετά την προετοιμασία των ιμάντων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σημείου 2.7.3.6.
- 1.4. **Δοκιμή μικροολίσθησης**
Σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 2.7.4.
- 1.5. **Δοκιμή των άκαμπτων τμημάτων**
Σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 2.7.6.
- 1.6. **Επαλήθευση των απαιτήσεων απόδοσης της ζώνης ασφαλείας ή του συστήματος συγκράτησης, όταν υποβάλλονται σε δυναμική δοκιμή**
- 1.6.1. **Δοκιμές ύστερα από προετοιμασία**
- 1.6.1.1. Ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης εξοπλισμένα με συσπειρωτήρα ασφάλισης κατεπείγουσας ανάγκης, σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 2.7.8 και 2.7.9 με ιμάντα που υποβλήθηκε πριν σε 45 000 κύκλους της δοκιμής αντοχής του συσπειρωτήρα που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.1 και στις δοκιμές που περιγράφονται στα σημεία 2.4.2.3, 2.7.2 και 2.7.7.3.
- 1.6.1.2. Ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης εξοπλισμένα με αυτόματα ασφαλιζόμενο συσπειρωτήρα: σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 2.7.8 και 2.7.9, με ζώνη που έχει υποβληθεί σε 10 000 κύκλους της δοκιμής αντοχής του συσπειρωτήρα, που περιγράφεται στο σημείο 2.7.7.1, καθώς και στις δοκιμές που περιγράφονται στα σημεία 2.4.2.3, 2.7.2 και 2.7.7.3.
- 1.6.1.3. Στατικές ζώνες ασφαλείας: σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 2.7.8 και 2.7.9, σε ζώνη ασφαλείας που έχει υποβληθεί στη δοκιμή που περιγράφεται στα σημεία 2.4.2.3 και 2.7.2 του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.
- 1.6.2. **Δοκιμή χωρίς καμία προετοιμασία**
Σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 2.7.8 και 2.7.9.
2. **ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ**
- 2.1. Η συχνότητα δοκιμής σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σημείων 1.1 ως 1.5 του παρόντος παραρτήματος πρέπει να προκύπτει από μια στατιστικά ελεγχόμενη και τυχαία βάση, σύμφωνα με τις κανονικές διαδικασίες εξασφάλισης ποιότητας.
- 2.1.1. Επιπλέον, στην περίπτωση συσπειρωτήρων ασφάλισης κατεπείγουσας ανάγκης, ελέγχονται όλα τα επιμέρους συγκροτήματα:
- 2.1.1.1. Είτε σύμφωνα με τις διατάξεις των σημείων 2.7.7.2.1 και 2.7.7.2.2, στη δυσμενέστερη διεύθυνση, όπως ορίζεται στο σημείο 2.7.7.2.1.2. Τα αποτελέσματα της δοκιμής πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις των σημείων 2.4.5.2.1.1 και 2.4.5.2.3.

- 2.1.1.2. Ή σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 2.7.7.2.3, κατά τη δυσμενέστερη διεύθυνση. Εντούτοις η ταχύτητα μεταβολής της κλίσης μπορεί να είναι μεγαλύτερη από την προδιαγραφόμενη, εφόσον δεν επηρεάζονται τα αποτελέσματα της δοκιμής. Τα αποτελέσματα της δοκιμής πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του σημείου 2.4.5.2.1.4.
- 2.2. Στην περίπτωση συμφωνίας με τη δυναμική δοκιμή, σύμφωνα με το σημείο 1.6 του παρόντος παραρτήματος, αυτή πρέπει να πραγματοποιείται με ελάχιστη συχνότητα:
- 2.2.1. *Δοκιμές με προετοιμασία*
- 2.2.1.1. στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας εξοπλισμένων με ένα συσπειρωτήρα ασφάλισης κατεπείγουσας ανάγκης:
- όταν η ημερήσια παραγωγή υπερβαίνει τις 1 000 ζώνες: μία ζώνη ανά 100 000 κατασκευαζόμενες, αλλά με ελάχιστη συχνότητα μία ζώνη ανά δύο εβδομάδες,
 - όταν η ημερήσια παραγωγή δεν υπερβαίνει τις 1 000 ζώνες: μία ζώνη ανά 10 000 κατασκευαζόμενες, με ελάχιστη όμως συχνότητα μία ζώνη ανά έτος,
- ανά είδος μηχανισμού μανδάλωσης (*) υποβάλλεται στην προδιαγραφόμενη στο σημείο 1.6.1.1 του παρόντος παραρτήματος δοκιμή,
- 2.2.1.2. στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας εξοπλισμένων με αυτομάτως μανδαλούμενο συσπειρωτήρα και στην περίπτωση των στατικών ζωνών,
- όταν η ημερήσια παραγωγή υπερβαίνει τις 1 000 ζώνες: μία ζώνη ανά 100 000 κατασκευαζόμενες, αλλά με ελάχιστη συχνότητα μία ζώνη ανά δύο εβδομάδες,
 - όταν η ημερήσια παραγωγή δεν υπερβαίνει τις 1 000 ζώνες: μία ζώνη ανά 10 000 κατασκευαζόμενες, με ελάχιστη όμως συχνότητα μία ζώνη ανά έτος,
- υποβάλλεται στη δοκιμή που προδιαγράφεται στο σημείο 1.6.1.2 ή 1.6.1.3. αντίστοιχα του παρόντος παραρτήματος.
- 2.2.2. *Δοκιμές χωρίς προετοιμασία*
- 2.2.2.1. Στην περίπτωση ζωνών εξοπλισμένων με ένα συσπειρωτήρα ασφάλισης κατεπείγουσας ανάγκης, ο παρακάτω αριθμός δειγμάτων πρέπει να υποβάλλεται στη δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 1.6.2 του παρόντος παραρτήματος:
- 2.2.2.1.1. για παραγωγή μεγαλύτερη ή ίση των 5 000 ζωνών την ημέρα, δύο ανά 25 000 παραγόμενες ζώνες, με ελάχιστη συχνότητα μιας ανά ημέρα και είδος μηχανισμού ασφάλισης,
- 2.2.2.1.2. για παραγωγή μικρότερη των 5 000 ζωνών την ημέρα, μία ανά 5 000 παραγόμενες ζώνες με ελάχιστη συχνότητα μιας ανά ημέρα και είδος μηχανισμού ασφάλισης.
- 2.2.2.2. Στην περίπτωση ζωνών εξοπλισμένων με αυτόματα ασφαλιζόμενο συσπειρωτήρα, καθώς και στατικών ζωνών, ο ακόλουθος αριθμός δειγμάτων πρέπει να υποβάλλεται στη δοκιμή που περιγράφεται στο σημείο 1.6.2 του παρόντος παραρτήματος:
- 2.2.2.2.1. για παραγωγή μεγαλύτερη ή ίση των 5 000 ζωνών την ημέρα, δύο ανά 25 000 παραγόμενες ζώνες με ελάχιστο μία ζώνη την ημέρα και ανά εγκεκριμένο τύπο,
- 2.2.2.2.2. για παραγωγή μικρότερη των 5 000 ζωνών την ημέρα, μία ανά 5 000 παραγόμενες ζώνες με ελάχιστη συχνότητα μια το χρόνο και ανά εγκεκριμένο τύπο.
- 2.2.3. *Αποτελέσματα*
- Τα αποτελέσματα της δοκιμής πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του σημείου 2.6.1.3.1.
- Η προς τα εμπρός μετατόπιση του ανδρικού μπορεί να ελέγχεται, όσον αφορά το σημείο 2.6.1.3.2 (ή το σημείο 2.6.1.4, ανάλογα με την περίπτωση), κατά τη διάρκεια μιας δοκιμής που εκτελείται με προετοιμασία σύμφωνα με το σημείο 1.6.1 του παρόντος παραρτήματος, μέσω μιας απλοποιημένης και κατάλληλα προσαρμοσμένης μεθόδου.
- 2.3. Στις περιπτώσεις που ένα δοκιμαζόμενο δείγμα αστοχεί σε μια συγκεκριμένη δοκιμή στην οποία υποβάλλεται, πρέπει να εκτελείται μια περαιτέρω δοκιμή με τις ίδιες απαιτήσεις, τουλάχιστον σε τρία επιπλέον δείγματα. Στην περίπτωση δυναμικών δοκιμών, αν μία από αυτές αποτύχει, ο κάτοχος της έγκρισης ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του, ενημερώνει την αρμόδια αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου, αναφέροντας τα μέτρα που έλαβε, προκειμένου να αποκατασταθεί η συμμόρφωση της παραγωγής.

(*) Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως "είδος μηχανισμού ασφάλισης" νοείται κάθε συσπειρωτήρας ασφάλισης κατεπείγουσας ανάγκης του οποίου οι μηχανισμοί διαφέρουν μόνο ως προς τη (τις) γωνία(ες) προπορείας της διάταξης ευαισθητοποίησης ως προς το αξονικό σύστημα αναφοράς του οχήματος.»