

Επίσημη Εφημερίδα L 351

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

51ο έτος
30 Δεκεμβρίου 2008

Περιεχόμενα

- II Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική

ΠΡΑΞΕΙΣ ΟΡΓΑΝΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

- ★ Κανονισμός αριθ. 97 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN/ECE) — Ένιαίες διατάξεις έγκρισης συστημάτων συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ) και μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα συναγερμού τους (ΣΟ) 1
- ★ Κανονισμός αριθ. 102 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ένιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση: I. Συσκευής κλειστής ζεύξης (CCD) II. Οχημάτων όσον αφορά την εγκατάσταση εγκεκριμένου τύπου CCD 44

Σημείωση για τον αναγνώστη (βλέπε σελίδα 3 του εξωφύλλου) s3

II

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση δεν είναι υποχρεωτική)

ΠΡΑΞΕΙΣ ΟΡΓΑΝΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελεγχθεί στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς UN-ECE, δηλ. του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>.

Κανονισμός αριθ. 97 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UN/ECE) — Ενιαίες διατάξεις έγκρισης συστημάτων συναγεμμού οχημάτων (ΣΣΟ) και μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα συναγεμμού τους (ΣΟ)

Αναθεώρηση 1 — Τροποποίηση 1

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

το συμπλήρωμα 5 στη σειρά τροπολογιών 01 — ημερομηνία έναρξης ισχύος: 18 Ιουνίου 2007

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής

ΜΕΡΟΣ I – Έγκριση συστημάτων συναγεμμού οχημάτων

2. Ορισμοί
3. Η αίτηση έγκρισης ΣΣΟ
4. Έγκριση
5. Γενικές προδιαγραφές
6. Ειδικές προδιαγραφές.
7. Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής
8. Οδηγίες χρήσης
9. Τροποποίηση τύπου ΣΣΟ και επέκταση έγκρισης
10. Συμμόρφωση της παραγωγής
11. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής
12. Οριστική παύση παραγωγής
13. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών

ΜΕΡΟΣ II – Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά στο σύστημα συναγερμού του

14. Ορισμοί
15. Αίτηση έγκρισης
16. Έγκριση
17. Γενικές προδιαγραφές
18. Ειδικές προδιαγραφές.
19. Συνθήκες δοκιμής
20. Οδηγίες χρήσης
21. Τροποποίηση του τύπου οχήματος και επέκταση της έγκρισης
22. Συμμόρφωση της παραγωγής
23. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής
24. Οριστική παύση παραγωγής
25. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών

ΜΕΡΟΣ III – Έγκριση συστημάτων ακινητοποίησης και έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά στο σύστημα ακινητοποίησής του

26. Ορισμοί
27. Αίτηση έγκρισης ενός συστήματος ακινητοποίησης
28. Αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος
29. Έγκριση συστήματος ακινητοποίησης
30. Έγκριση τύπου οχήματος
31. Γενικές προδιαγραφές
32. Ειδικές προδιαγραφές
33. Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής
34. Οδηγίες χρήσης
35. Τροποποιήσεις του τύπου συστήματος ακινητοποίησης ή του της έγκριση τύπου οχήματος και επέκταση
36. Συμμόρφωση της παραγωγής
37. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής
38. Οριστική παύση παραγωγής
39. Μεταβατικές διατάξεις
40. Ονομασίες και διευθύνσεις των Τεχνικών Υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των Διοικητικών Υπηρεσιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Παράρτημα I — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή επέκταση ή απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου συστήματος συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ) σύμφωνα με το μέρος I του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα II — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή επέκταση ή απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σε σχέση με το σύστημα συναγερμού του σύμφωνα με το μέρος II του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα III — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή επέκταση ή απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου συστήματος ακινητοποίησης οχήματος σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 97

- Παράρτημα VI — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή επέκταση ή απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σε σχέση με το σύστημα ακινητοποίησής του, σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 97
- Παράρτημα V — Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης
- Παράρτημα VI — Υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης
- Παράρτημα VII — Υπόδειγμα πιστοποιητικού εγκατάστασης
- Παράρτημα VIII — Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών
- Παράρτημα IX — Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα
- Παράρτημα X — Προδιαγραφές μηχανικών κλειθρών

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ακόλουθα:

- 1.1. Μέρος I — Έγκριση συστημάτων συναγερμού οχημάτων (ΣΣΟ) τα οποία προορίζονται για μόνιμη εγκατάσταση σε οχήματα κατηγορίας M₁ και κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους (*).
- 1.2. Μέρος II — Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M₁ και κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους, όσον αφορά το (τα) σύστημα (-τα) συναγερμού τους (ΣΟ) (*).
- 1.3. Μέρος III — Έγκριση συστημάτων ακινητοποίησης και τύπων οχημάτων κατηγορίας M₁ και κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα έως και 2 τόνους όσον αφορά τα συστήματα ακινητοποίησης (*).
- 1.4. Η εγκατάσταση των διατάξεων που ορίζονται στα μέρη II και III σε οχήματα άλλων κατηγοριών ή σε οχήματα κατηγορίας N₁ με μέγιστη μάζα άνω των 2 τόνων είναι προαιρετική. Ωστόσο, οι τοποθετούμενες διατάξεις πρέπει να συμμορφώνονται με όλες τις συναφείς απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Οι τύποι οχημάτων που εγκρίνονται βάσει των διατάξεων των μερών III ή IV του κανονισμού αριθ. 116 θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις διατάξεις των μερών II και III αντίστοιχα του παρόντος κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ I

ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του μέρους I του παρόντος κανονισμού,

- 2.1. «Σύστημα συναγερμού οχήματος» (ΣΣΟ): σύστημα που προορίζεται να τοποθετηθεί σε έναν ή περισσότερους τύπους οχημάτων και έχει σχεδιαστεί για να δείχνει την παραβίαση ή την παρέμβαση στο όχημα. Τα εν λόγω συστήματα μπορούν να παρέχουν περαιτέρω προστασία από την παράνομη χρήση του οχήματος.
- 2.2. «Αισθητήρας»: η διάταξη η οποία αντιλαμβάνεται μια μεταβολή εξαιτίας παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα.
- 2.3. «Διάταξη προειδοποίησης»: η διάταξη που δείχνει παραβίαση ή παρέμβαση στο όχημα.

(*) Αφορά αποκλειστικά οχήματα με ηλεκτρικά συστήματα 12 volt.

- 2.4. «Εξοπλισμός χειρισμού»: ο εξοπλισμός που χρειάζεται για την ενεργοποίηση, την απενεργοποίηση και τη δοκιμή του συστήματος συναγερμού οχήματος και για την έναρξη λειτουργίας των διατάξεων προειδοποίησης.
- 2.5. «Ενεργοποίηση»: η κατάσταση του ΣΣΟ στην οποία μια κατάσταση συναγερμού μπορεί να διαβιβαστεί στις διατάξεις προειδοποίησης.
- 2.6. «Απενεργοποίηση»: η κατάσταση του ΣΣΟ στην οποία μια κατάσταση συναγερμού δεν μπορεί να διαβιβαστεί στις διατάξεις προειδοποίησης.
- 2.7. «Κλειδί»: κάθε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παρέχει ένα τρόπο λειτουργίας του συστήματος ασφάλισης το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να ενεργοποιείται μόνον από την εν λόγω διάταξη.
- 2.8. «Τύπος συστήματος συναγερμού οχήματος»: τα συστήματα που δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
- α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή,
 - β) το είδος αισθητήρα,
 - γ) το είδος της διάταξης προειδοποίησης,
 - δ) το είδος του εξοπλισμού ελέγχου.
- 2.9. «Έγκριση συστήματος συναγερμού οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου ΣΣΟ όσον αφορά στις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 5., 6. και 7. κατωτέρω.
- 2.10. «Σύστημα ακινητοποίησης»: η διάταξη που έχει σκοπό να εμποδίζει την οδήγηση του οχήματος με κίνηση από τον δικό του κινητήρα.
- 2.11. «Συναγερμός πανικού»: η διάταξη που επιτρέπει σε ένα άτομο να χρησιμοποιεί ένα συναγερμό τοποθετημένο στο όχημα για να καλεί σε βοήθεια σε περίπτωση ανάγκης.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΕΝΟΣ ΣΣΟ
- 3.1. Η αίτηση έγκρισης ενός ΣΣΟ πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ΣΣΟ ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 3.2. Για κάθε τύπο ΣΣΟ, η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από:
- 3.2.1. Έντυπο εις τριπλούν με την περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών του ΣΣΟ και του τρόπου εγκατάστασής του.
- 3.2.2. Τρία δείγματα του τύπου του ΣΣΟ με όλα τα κατασκευαστικά μέρη του. Τα δείγματα αυτά πρέπει να φέρουν ευδιάκριτη και ανεξίτηλη σήμανση με την εμπορική επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και τον προσδιορισμό του τύπου αυτού του κατασκευαστικού μέρους.
- 3.2.3. Ένα όχημα στο οποίο έχει εγκατασταθεί το προς έγκριση ΣΣΟ, το οποίο επιλέγεται από τον αιτούντα σε συνεννόηση με την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης.
- 3.2.4. Έντυπο οδηγιών χρήσης εις τριπλούν, σύμφωνα με την παράγραφο 8. κατωτέρω.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Αν το υποβαλλόμενο προς έγκριση ΣΣΟ βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 5. και 6. και 7. κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο ΣΣΟ.
- 4.2. Αποδίδεται αριθμός έγκρισης για κάθε τύπο που εγκρίνεται. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 01 για τη σειρά τροποποιήσεων 01) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να αποδώσει τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο ΣΣΟ.

- 4.3. Η κοινοποίηση στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν αυτόν τον κανονισμό της έγκρισης ή της επέκτασης ή της άρνησης έγκρισης οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πραγματοποιείται με έντυπο που έχει ως βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.
- 4.4. Σε ευδιάκριτο και ευπρόσιτο σημείο που προσδιορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, τοποθετείται στα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία του ΣΣΟ, ανάλογα με τον τύπο του ΣΣΟ που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού, διεθνές σήμα έγκρισης που αποτελείται από:
- 4.4.1. Κύκλο που περικλείει το γράμμα «E» και ακολουθείται από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 4.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» που δηλώνει αν το σύστημα είναι σύστημα συναγερμού οχήματος ή σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμός των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4.1.
- 4.4.3. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.4.4. Το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού περιέχει υποδείγματα σημάτων έγκρισης.
- 4.5. Στη θέση του προαναφερόμενου στην παράγραφο 4.4. σήματος έγκρισης είναι δυνατό να εκδίδεται πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε ΣΣΟ που διατίθεται προς πώληση.

Όταν ένας κατασκευαστής ΣΣΟ υποβάλλει ένα εγκεκριμένο σύστημα συναγερμού οχήματος χωρίς επισημάνση σε έναν κατασκευαστή οχημάτων για να το εγκαταστήσει ο κατασκευαστής του οχήματος ως αυθεντικό εξοπλισμό σε ένα μοντέλο ή σε σειρά μοντέλων οχημάτων, ο κατασκευαστής του ΣΣΟ παραδίδει στον κατασκευαστή των οχημάτων επαρκή αριθμό αντιγράφων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, για να μπορέσει ο τελευταίος να λάβει έγκριση οχήματος σύμφωνα με το μέρος II του παρόντος κανονισμού.

Αν το ΣΣΟ αποτελείται από διακριτά κατασκευαστικά στοιχεία, τα κύρια στοιχεία πρέπει να φέρουν σήμα αναφοράς και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης περιέχει κατάλογο των εν λόγω σημάτων αναφοράς.

Το παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού περιέχει υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Το ΣΣΟ πρέπει, σε περίπτωση παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα, να προκαλεί την εκπομπή σήματος προειδοποίησης.
- Το σήμα προειδοποίησης είναι ηχητικό και μπορεί να περιλαμβάνει πρόσθετα συστήματα οπτικού σήματος ή ασύρματης ζεύξης ή συνδυασμό αυτών των διατάξεων.
- 5.2. Τα ΣΣΟ πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε το εξοπλισμένο με αυτά όχημα να εξακολουθεί να πληροί όλες τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις και ειδικά εκείνες που αφορούν την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC).

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για την Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λιθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο σύμβολο ECE), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότιο Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία και 53 για την Ταϊλάνδη. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη Συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης τροχοφόρων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που μπορούν να τοποθετηθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, οι δε αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 5.3. Εάν το ΣΣΟ περιλαμβάνει τη δυνατότητα εκπομπής ραδιοκυμάτων, π.χ. για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγερμού ή τη μετάδοση συναγερμού, πρέπει να ανταποκρίνεται στα πρότυπα ETSI ⁽¹⁾, π.χ. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συναγερμού πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC ⁽²⁾ Σύσταση 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση διατάξεων μικρής εμβέλειας ⁽³⁾.
- 5.4. Η εγκατάσταση ενός ΣΣΟ σε ένα όχημα δεν πρέπει να μπορεί να επηρεάζει τις επιδόσεις του οχήματος (στη θέση απενεργοποίησης) ούτε την ασφαλή λειτουργία του.
- 5.5. Το ΣΣΟ και τα κατασκευαστικά στοιχεία του δεν πρέπει να ενεργοποιούνται ακούσια, ιδίως όταν ο κινητήρας είναι σε κατάσταση λειτουργίας.
- 5.6. Η ασφαλής λειτουργία του οχήματος δεν πρέπει να επηρεάζεται από βλάβη του ΣΣΟ ή από βλάβη του συστήματος ηλεκτροδότησης του ΣΣΟ.
- 5.7. Το ΣΣΟ, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα μέρη του που ελέγχονται από αυτά είναι σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και τοποθετημένα με τρόπο που να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ταχείας και απαρατήρητης απενεργοποίησης ή καταστροφής τους, π.χ. με τη χρησιμοποίηση φθηνών εργαλείων και συνέργων που αποκρύβονται εύκολα και διατίθενται ελεύθερα στην αγορά.
- 5.8. Τα μέσα ενεργοποίησης και απενεργοποίησης του ΣΣΟ είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μην ακυρώνονται οι απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 18. Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρικών συνδέσεων των κατασκευαστικών στοιχείων που καλύπτει ο παρών κανονισμός.
- 5.9. Το σύστημα πρέπει να είναι ρυθμισμένο κατά τρόπο ώστε η βραχυκύκλωση οιαδήποτε κυκλώματος σήματος συναγερμού να μην καθιστά αναποτελεσματικό το σύστημα συναγερμού από καμία άποψη, εκτός από το κύκλωμα που έχει βραχυκυκλωθεί.
- 5.10. Το ΣΣΟ μπορεί να περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης το οποίο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του μέρους III του παρόντος κανονισμού.

6. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

6.1. Φάσμα προστασίας

6.1.1. Ειδικές απαιτήσεις

Το ΣΣΟ πρέπει τουλάχιστον να ανιχνεύει και να επισημαίνει το άνοιγμα κάθε θύρας του οχήματος, του καλύμματος της μηχανής (καπό) και του χώρου αποσκευών. Η βλάβη ή η διακοπή όλων των φωτεινών πηγών, π.χ. λυχνία του θαλάμου επιβατών, δεν πρέπει να μειώνουν τη λειτουργία ελέγχου.

Επιτρέπονται πρόσθετοι αποτελεσματικοί αισθητήρες πληροφόρησης/απεικόνισης, π.χ.:

- α) απόπειρας παραβίασης του οχήματος, π.χ. έλεγχος του θαλάμου επιβατών, έλεγχος υαλοπινάκων, θραύση υαλοπινάκων, ή
- β) απόπειρας κλοπής του αυτοκινήτου, π.χ. αισθητήρας κλίσης,

λαμβανομένων υπόψη των μέτρων κατά κάθε άσκοπης εκπομπής ηχητικού σήματος συναγερμού (= εσφαλμένος συναγερμός, βλ. παράγραφο 6.1.2. κατωτέρω).

⁽¹⁾ ETSI: European Telecommunications Standards Institute (Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων).

Εάν τα εν λόγω πρότυπα δεν είναι διαθέσιμα όταν τεθεί σε ισχύ ο παρών κανονισμός, θα εφαρμόζονται οι σχετικές εθνικές διατάξεις.

⁽²⁾ CEPT: Conference of European Posts and Telecommunications (Συνδιάσκεψη των Ευρωπαϊκών Ταχυδρομείων και Οργανισμών Τηλεπικοινωνιών).

ERC: European Radio communications Committee (Ευρωπαϊκή επιτροπή ασύρματων επικοινωνιών).

⁽³⁾ Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να απαγορεύσουν τη συγκεκριμένη συχνότητα ή/και ισχύ και να θεσπίσουν τη χρήση άλλης συχνότητας ή/και ισχύος.

Εφόσον αυτοί οι πρόσθετοι αισθητήρες προκαλούν σήμα συναγερμού ακόμη και μετά την παραβίαση του οχήματος (π.χ. με τη θραύση υαλοπίνακα) ή λόγω εξωτερικής επίρρησης (π.χ. άνεμος), το σήμα συναγερμού που έχει ενεργοποιηθεί από έναν από τους προαναφερθέντες αισθητήρες παραμένει ενεργοποιημένο έως δέκα φορές κατ' ανώτατο όριο εντός του ίδιου διαστήματος ενεργοποίησης του ΣΣΟ.

Σε αυτή την περίπτωση, το διάστημα ενεργοποίησης περιορίζεται από την επιτρεπόμενη απενεργοποίηση του συστήματος με ανάλογη ενέργεια του κατόχου του οχήματος.

Επιτρέπεται η σκόπιμη απενεργοποίηση ορισμένων ειδών πρόσθετων αισθητήρων, π.χ. αισθητήρας θαλάμου επιβατών (υπέρηχοι, υπέρυθρες ακτίνες) ή αισθητήρας κλίσης. Σε αυτήν την περίπτωση, πρέπει να υπάρχει ανεξάρτητη σκόπιμη ενέργεια πριν από την κάθε ενεργοποίηση του ΣΣΟ. Δεν πρέπει να επιτρέπεται η απενεργοποίηση των αισθητήρων όταν το σύστημα συναγερμού είναι ενεργοποιημένο.

6.1.2. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού

6.1.2.1. Με την λήψη των κατάλληλων μέτρων, όπως:

- α) μηχανικός σχεδιασμός και σχεδιασμός του ηλεκτρικού κυκλώματος με βάση τις ειδικές συνθήκες των μηχανοκίνητων οχημάτων,
- β) επιλογή και εφαρμογή των αρχών λειτουργίας και ελέγχου του συστήματος συναγερμού και των κατασκευαστικών στοιχείων του,

Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το ΣΣΟ, τόσο σε κατάσταση ρύθμισης όσο και σε κατάσταση απενεργοποίησης, δεν προκαλεί άσκοπη εκπομπή του ηχητικού σήματος, σε περίπτωση:

- α) κρούσης στο όχημα: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.13.
- β) ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας: οι σχετικές δοκιμές περιγράφονται στην παράγραφο 7.2.12.
- γ) πτώσης της τάσης του συσσωρευτή λόγω συνεχούς εκφόρτισης: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.14.
- δ) εσφαλμένου συναγερμού της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.15.

6.1.2.2. Εφόσον ο αιτών την έγκριση τύπου μπορεί να αποδείξει, π.χ. με τεχνικά δεδομένα, ότι εξασφαλίζεται, σε ικανοποιητικό βαθμό, ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου μπορεί να μην απαιτήσει ορισμένες από τις προαναφερθείσες δοκιμές.

6.2. Ηχητικός συναγερμός

6.2.1. Γενικά

Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ευδιάκριτο ηχητικά και αναγνωρίσιμο και πρέπει να διαφέρει σημαντικά από άλλα ηχητικά σήματα οχημάτων.

Εκτός από τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης στον αρχικό εξοπλισμό, μπορεί να τοποθετηθεί και ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού συναγερμού στο χώρο του οχήματος που ελέγχεται από το ΣΣΟ και εμποδίζει την εύκολη και ταχεία πρόσβαση από άτομα.

Εάν χρησιμοποιείται ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού σήματος βάσει της παραγράφου 6.3.2.3.1. κατωτέρω, το πρωτότυπο τυποποιημένο σύστημα ηχητικής προειδοποίησης μπορεί επιπροσθέτως να ενεργοποιηθεί από το ΣΣΟ, με την προϋπόθεση ότι κάθε παρέμβαση στην τυποποιημένη διάταξη ηχητικού συναγερμού (που συνήθως είναι ευκολότερα προσβάσιμη) δεν επηρεάζει τη λειτουργία της χωριστής διάταξης ηχητικού σήματος συναγερμού.

6.2.2. Διάρκεια ηχητικού σήματος συναγερμού

Ελάχιστη: 25 s

Μέγιστη: 30 s.

Το ηχητικό σήμα συναγερμού μπορεί να εκπεμφθεί πάλι μόνο μετά την επόμενη παρέμβαση στο όχημα, π.χ. μετά την παρέλευση του προαναφερθέντος χρόνου

(Περιορισμοί: βλέπε παραγράφους 6.1.1. και 6.1.2. ανωτέρω).

Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να παύει αμέσως την εκπομπή του ηχητικού σήματος.

6.2.3. Προδιαγραφές ηχητικού σήματος συναγερμού

6.2.3.1. Διάταξη σήματος συναγερμού με σταθερό τόνο (σταθερό φάσμα συχνότητας), π.χ. κόρνα: ηχητικά, κλπ. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος Ι.

Διαλείπον σήμα συναγερμού (οπλισμένο/παροπλισμένο):

Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

6.2.3.2. Διάταξη ηχητικού σήματος συναγερμού με διαμόρφωση συχνότητας:

ακουστικά κ.α. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 28, μέρος Ι, ίση όμως διάβαση ενός σημαντικού φάσματος συχνότητας εντός του προαναφερθέντος φάσματος (1 800 έως 3 550 Hz) και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Συχνότητα διάβασης (2 ± 1) Hz

6.2.3.3. Ηχοστάθμη

Η πηγή ήχου μπορεί να είναι:

- α) είτε μια διάταξη ηχητικής προειδοποίησης εγκεκριμένη βάσει του κανονισμού αριθ. 28, μέρος Ι
- β) είτε μια διάταξη που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 28, μέρος Ι, παράγραφοι 6.1. και 6.2.

Ωστόσο, σε περίπτωση μιας πηγής ήχου διαφορετικής από την αρχική διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, η ελάχιστη ηχοστάθμη μπορεί να μειωθεί σε 100 dB(A), μετρούμενη υπό τις συνθήκες που ορίζει ο κανονισμός αριθ. 28, μέρος Ι.

6.3. **Οπτικός συναγερμός — εφόσον υπάρχει**

6.3.1. Γενικά

Σε περίπτωση παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα, η διάταξη πρέπει να εκπέμπει οπτικό σήμα συναγερμού, όπως ορίζεται στις παραγράφους 6.3.2. και 6.3.3. κατωτέρω.

6.3.2. Διάρκεια του οπτικού σήματος συναγερμού

Το οπτικό σήμα συναγερμού πρέπει να διαρκεί από 25 δευτερόλεπτα έως 5 λεπτά μετά την ενεργοποίηση του συναγερμού.

Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει αμέσως να παύει την εκπομπή του σήματος συναγερμού.

6.3.3. Τύπος οπτικού σήματος συναγερμού

Διαλείπουσα λειτουργία όλων των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας του θαλάμου επιβατών του οχήματος καθώς και όλων των λυχνιών που ανήκουν στο ίδιο ηλεκτρικό κύκλωμα.

Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz

Σε συνδυασμό με το ηχητικό σήμα, επιτρέπονται και τα ασύγχρονα σήματα.

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

- 6.4. **Συναγερμός με εκπομπή ραδιοκυμάτων (συσκευή τηλειδιοποίησης) — εφόσον υπάρχει**
- Το σύστημα συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) μπορεί να περιλαμβάνει εγκατάσταση που να προκαλεί σήμα συναγερμού με ασύρματη ζεύξη.
- 6.5. **Μανδάλωση ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού**
- 6.5.1. Όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, πρέπει να είναι αδύνατη η σκόπιμη ή η ακούσια ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού.
- 6.6. **Ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού οχήματος**
- 6.6.1. Ενεργοποίηση
- Επιτρέπονται όλα τα κατάλληλα μέσα ενεργοποίησης του ΣΣΟ, με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν ακούσια εσφαλμένο συναγερμό.
- 6.6.2. Απενεργοποίηση
- Η απενεργοποίηση του ΣΣΟ πρέπει να επιτυγχάνεται με μία διάταξη ή με συνδυασμό των κάτωθι διατάξεων. Επιτρέπονται άλλες διατάξεις ισοδύναμων επιδόσεων.
- 6.6.2.1. Μηχανικό κλειδί (που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος Χ του παρόντος κανονισμού), το οποίο μπορεί να συνδυάζεται με το κεντρικό σύστημα μανδάλωσης του οχήματος, έχει τουλάχιστον 1 000 παραλλαγές και χρησιμοποιείται από έξω.
- 6.6.2.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. το πολύ 5 000 παραλλαγές ανά 24ωρο για τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές.
- 6.6.2.3. Μηχανικό κλειδί ή ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη εντός του προστατευόμενου θαλάμου επιβατών, με χρονικό περιθώριο εισόδου/εξόδου.
- 6.7. **Χρονικό περιθώριο εξόδου**
- Εάν ο διακόπτης ενεργοποίησης του ΣΣΟ είναι τοποθετημένος εντός της προστατευόμενης περιοχής, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εξόδου. Παρέχεται δυνατότητα καθορισμού του χρονικού περιθωρίου εξόδου μεταξύ 15 και 45 δευτερολέπτων μετά την επένεργεια του διακόπτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.
- 6.8. **Χρονικό περιθώριο εισόδου**
- Εάν ο διακόπτης ενεργοποίησης του ΣΣΟ είναι τοποθετημένος εντός της προστατευόμενης περιοχής, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εισόδου 5 έως και 15 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο πριν την ενεργοποίηση του ηχητικού και του οπτικού σήματος συναγερμού. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.
- 6.9. **Οπτικές απεικονίσεις θέσης**
- 6.9.1. Για να παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τη θέση του συστήματος συναγερμού οχήματος (ενεργοποίηση, απενεργοποίηση, χρονικό περιθώριο ενεργοποίησης του συναγερμού, ενεργοποιημένος συναγερμός), επιτρέπονται οπτικές απεικονίσεις μέσα και έξω από το θάλαμο επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.
- 6.9.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των σύντομων «δυναμικών» διεργασιών, όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίησης» στη θέση «απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 6.9.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.

6.10. **Παροχή ενέργειας**

Η πηγή ισχύος του ΣΣΟ μπορεί να είναι είτε ο συσσωρευτής του οχήματος είτε ένας επαναφορτιζόμενος συσσωρευτής. Όταν υφίσταται, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση επαναφορτιζόμενου ή μη επαναφορτιζόμενου συσσωρευτή. Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οι συσσωρευτές αυτοί να τροφοδοτούν με ενέργεια άλλα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος του οχήματος.

6.11. **Προδιαγραφές για τις προαιρετικές λειτουργίες**

6.11.1. Αυτοέλεγχος, αυτόματη ένδειξη βλάβης

Κατά τον οπλισμό του ΣΣΟ, ασυνήθιστες καταστάσεις, όπως ανοικτές θύρες κλπ. μπορούν να ανιχνεύονται με μια λειτουργία αυτοελέγχου (έλεγχος αξιοπιστίας) και η κατάσταση αυτή μπορεί να υποδεικνύεται.

6.11.2. Συναγερμός πανικού

Επιτρέπεται ο οπτικός ή/και ηχητικός συναγερμός ή/και ο ραδιοσυναγερμός μέσω ραδιοκυμάτων, ανεξάρτητα από την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) ή/και την λειτουργία του συστήματος συναγερμού. Ο συναγερμός αυτός πρέπει να τίθεται σε λειτουργία μέσα στο όχημα και να μην επηρεάζει την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) του συστήματος συναγερμού. Επίσης πρέπει να μπορεί ο κάτοχος του οχήματος να διακόπτει τον συναγερμό πανικού. Σε περίπτωση ηχητικού συναγερμού, η διάρκεια εκπομπής του ηχητικού σήματος ανά ενεργοποίηση δεν πρέπει να περιορίζεται. Ένας συναγερμός πανικού δεν πρέπει να ακινητοποιεί τον κινητήρα ή να παύει τη λειτουργία του, εάν αυτός είναι σε λειτουργία.

7. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ⁽¹⁾7.1. **Παράμετροι λειτουργίας**

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος συναγερμού πρέπει να λειτουργούν χωρίς καμία αστοχία υπό τις κάτωθι συνθήκες.

7.1.1. Δυσμενείς κλιματικές συνθήκες

Καθορίζονται οι δύο ακόλουθες κλάσεις θερμοκρασίας περιβάλλοντος:

– 40 °C έως + 85 °C για μέρη που προορίζονται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών ή στο χώρο αποσκευών, (β)

– 40 °C έως + 125 °C για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο χώρο του κινητήρα, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

7.1.2. Βαθμός προστασίας για την εγκατάσταση

Πρέπει να παρέχονται οι κάτωθι βαθμοί προστασίας σύμφωνα με την έκδοση 529-1989 του IEC:

IP 40 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών·

IP 42 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στο θάλαμο επιβατών των διθέσιων ανοικτών σπορ αυτοκινήτων/των αυτοκινήτων με πτυσσόμενη οροφή και των αυτοκινήτων με ανοιγόμενη οροφή, εφόσον το σημείο τοποθέτησης απαιτεί υψηλότερο βαθμό προστασίας από τον IP 40·

IP 54 για τα υπόλοιπα μέρη.

Ο κατασκευαστής του ΣΣΟ προσδιορίζει στις οδηγίες τοποθέτησης κάθε περιορισμό όσον αφορά στην τοποθέτηση των μερών της εγκατάστασης από άποψη σκόνης, νερού και θερμοκρασίας.

7.1.3. Αντίξοες καιρικές συνθήκες

7 ημέρες σύμφωνα με το IEC 68-2-30-1980.

⁽¹⁾ Λαμπτήρες που χρησιμοποιούνται ως μέρη των διατάξεων οπτικής προειδοποίησης και περιλαμβάνονται στο πάγιο σύστημα φωτισμού του οχήματος δεν είναι απαραίτητο να συμμορφώνονται με τις παραμέτρους της παραγράφου 7.1. και δεν υποβάλλονται στις αναφερόμενες στην παράγραφο 7.2. δοκιμές.

- 7.2.2.4. Το ΣΣΟ, τόσο σε κατάσταση οπλισμού όσο και παροπλισμού, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς $18\text{ V} \pm 0,2\text{ V}$ επί 1 ώρα.
- 7.2.2.5. Το σύστημα συναγερμού οχήματος, τόσο στην κατάσταση οπλισμού όσο και παροπλισμού, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς $24\text{ V} \pm 0,2\text{ V}$ επί 1 λεπτό.
- 7.2.3. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή ξένου σώματος και υδατοστεγανότητας
- Μετά τη δοκιμή στεγανότητας προς ξένο σώμα και προς το νερό σύμφωνα με την έκδοση IEC 529-1989, για βαθμούς προστασίας βάσει της παραγράφου 7.1.2., πρέπει να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1.
- 7.2.4. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή συμπίκνωσης
- Μετά τη δοκιμή αντοχής στην υγρασία που πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με το IEC 68-2-30-(1980), πρέπει να επαναλαμβάνονται οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1..
- 7.2.5. Δοκιμή για την ασφάλεια έναντι της αναστροφής της πολικότητας
- Το ΣΣΟ και τα κατασκευαστικά στοιχεία του δεν πρέπει να καταστρέφονται από αναστροφή της πολικότητας έως 13 V επί 2 λεπτά.
- Μετά τη δοκιμή αυτή, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1. πρέπει να επαναληφθούν και να αλλαχθούν, εφόσον χρειάζεται, οι αντιστάσεις.
- 7.2.6. Δοκιμή ασφαλείας από τα βραχυκυκλώματα
- Όλες οι ηλεκτρικές συνδέσεις του συστήματος συναγερμού οχήματος πρέπει να είναι απρόσβλητες από τα βραχυκυκλώματα με γείωση μέγιστης τάσεως 13 V ή/και να διαθέτουν αντιστάσεις.
- Μετά τη δοκιμή αυτή, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1. πρέπει να επαναληφθούν και να αλλαχθούν, εφόσον χρειάζεται, οι αντιστάσεις.
- 7.2.7. Κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης
- Η κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης υπό τις συνθήκες που δίδονται στην παράγραφο 7.2.1.2. δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 mA κατά μέσον όρο για το πλήρες σύστημα συναγερμού συμπεριλαμβανομένης της απεικόνισης θέσης.
- 7.2.8. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή δόνησης
- 7.2.8.1. Για την δοκιμή αυτή, τα κατασκευαστικά στοιχεία διακρίνονται σε δύο τύπους:
- Τύπος 1: κατασκευαστικά στοιχεία που συναρμολογούνται κανονικά επί του οχήματος.
Τύπος 2: κατασκευαστικά στοιχεία που πρόκειται να συνδεθούν με τον κινητήρα.
- 7.2.8.2. Τα κατασκευαστικά στοιχεία/το ΣΣΟ υποβάλλονται σε ημιτονοειδή δόνηση που έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:
- 7.2.8.2.1. Για τον τύπο 1
- Η συχνότητα πρέπει να κυμαίνεται από 10 Hz έως 500 Hz με μέγιστο εύρος κύματος $\pm 5\text{ mm}$ και μέγιστη επιτάχυνση 3 g (κορυφή στο 0).
- 7.2.8.2.2. Για τον τύπο 2
- Η συχνότητα πρέπει να κυμαίνεται από 20 Hz έως 300 Hz με μέγιστο εύρος κύματος $\pm 2\text{ mm}$ και μέγιστη επιτάχυνση 15 g (κορυφή στο 0).

- 7.2.8.2.3. Για τους τύπους 1 και 2:
- (α) Η διακύμανση της συχνότητας είναι 1 οκτάβα/λεπτό.
 - (β) Ο αριθμός κύκλων είναι 10 και η δοκιμή εκτελείται κατά μήκος καθενός των 3 αξόνων.
 - (γ) Οι δονήσεις ασκούνται σε χαμηλές συχνότητες σε μέγιστο σταθερό εύρος κύματος και με μέγιστη σταθερή επιτάχυνση στις υψηλές συχνότητες.
- 7.2.8.3. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το σύστημα συναγερμού συνδέεται με την παροχή ρεύματος και το καλώδιο πρέπει να ενισχυθεί μετά από 200 mm.
- 7.2.8.4. Μετά τη δοκιμή δόνησης, πρέπει να επαναληφθεί η δοκιμή λειτουργίας σύμφωνα με την παράγραφο 7.2.1.
- 7.2.9. Δοκιμή ανθεκτικότητας
- Υπό τις συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 7.2.1.2., έναυση 300 πλήρων κύκλων συναγερμού (ηχητικού ή/και οπτικού) με χρόνο παύσης της ηχητικής διάταξης 5 λεπτών.
- 7.2.10. Δοκιμές εξωτερικών κλειθρών (τοποθετημένων στο εξωτερικό του οχήματος)
- Οι δοκιμές που ακολουθούν θα διενεργηθούν μόνον εφόσον δεν χρησιμοποιείται ο κύλινδρος μανδάλωσης του αρχικού εξοπλισμού μανδάλωσης των θυρών.
- 7.2.10.1. Το κλειθρο είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να παραμένει πλήρως αποτελεσματικό ακόμη και μετά από 2 500 κύκλους σπλισμού/παροπλισμού προς κάθε κατεύθυνση, ακολουθούμενους από 96 ώρες ελάχιστης έκθεσης σε δοκιμή αλατούχου αερολύματος σύμφωνα με το IEC 68-2-11-1981, δοκιμή αντίστασης στη διάβρωση.
- 7.2.11. Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών
- Ο συναγερμός πρέπει να ενεργοποιηθεί όταν ένα κάθετο χωρίσμα διαστάσεων $0,2 \times 0,15$ m εισχωρεί επί 0,3 m (η μέτρηση πραγματοποιείται από το κέντρο του κάθετου χωρίσματος) διαμέσου ενός ανοικτού παραθύρου της εμπρόσθιας θύρας μέσα στο θάλαμο επιβατών, προς τα εμπρός και παράλληλα προς το δρόμο με ταχύτητα 0,4 m/s και υπό γωνία 45° ως προς το διάμεσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος (βλ. σχέδια στο παράρτημα VIII του παρόντος κανονισμού).
- 7.2.12. Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα
- Το ΣΣΟ υποβάλλεται στις δοκιμές που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΧ.
- 7.2.13. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού σε περίπτωση κρούσης στο όχημα
- Πρέπει να επαληθεύεται ότι η κρούση έως 4,5 Joules ενός ημισφαιρικού σώματος διαμέτρου 165 mm και σκληρότητας $(70 \pm)$ Shore A, η οποία επέρχεται σε οιοδήποτε σημείο του αμαξώματος ή των υαλοπινάκων του οχήματος με την εν λόγω καμπύλη επιφάνεια δεν προκαλεί εσφαλμένους συναγερμούς.
- 7.2.14. Ασφάλεια κατά εσφαλμένων συναγερμών σε περίπτωση πτώσης της τάσης
- Πρέπει να επαληθεύεται ότι η αργή πτώση της τάσης του κύριου συσσωρευτή με συνεχή εκφόρτιση 0,5 V την ώρα στα 3 V δεν προκαλεί εσφαλμένους συναγερμούς.
- Συνθήκες δοκιμής: βλ. σημείο 7.2.2.1. ανωτέρω.
- 7.2.15. Δοκιμή ασφαλείας κατά εσφαλμένων συναγερμών της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών
- Τα συστήματα που προορίζονται για την προστασία του θαλάμου επιβατών σύμφωνα με την παράγραφο 6.1.1. ανωτέρω υποβάλλονται σε δοκιμή μαζί με το όχημα υπό κανονικές συνθήκες (παράγραφος 7.2.1.2).

Το σύστημα, τοποθετημένο σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, δεν πρέπει να δίδει έναυσμα λειτουργίας του συναερμού όταν έχει υποβληθεί πέντε φορές στη δοκιμή που περιγράφεται στην ανωτέρω παράγραφο 7.2.13. ανά διαστήματα 0,5 δευτερολέπτου.

Η παρουσία ατόμου που έρχεται σε επαφή με το όχημα ή κινείται περιμετρικά του οχήματος (με κλειστά παράθυρα) δεν πρέπει να προκαλεί εσφαλμένο συναγερό.

8. ΟΔΗΓΙΕΣ

Κάθε ΣΣΟ πρέπει να συνοδεύεται από τα παρακάτω:

8.1. Οδηγίες τοποθέτησης:

8.1.1. Κατάλογο οχημάτων και μοντέλων οχημάτων για τα οποία προορίζεται. Ο κατάλογος μπορεί να είναι ειδικός ή γενικός, όπως «όλα τα αυτοκίνητα με βενζινοκινητήρα και με συσσωρευτή 12 V με γείωση στον αρνητικό πόλο».

8.1.2. Τρόπο τοποθέτησης συνοδευόμενο από φωτογραφίες ή/και πολύ σαφή σχέδια.

8.1.3. Εφόσον το ΣΣΟ περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, πρέπει να παρέχονται πρόσθετες οδηγίες σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του μέρους IV του παρόντος κανονισμού.

8.2. Πιστοποιητικό τοποθέτησης προς συμπλήρωση, υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο παράρτημα VII.

8.3. Γενική έκθεση προς τον αγοραστή του ΣΣΟ, η οποία εφιστά την προσοχή του στα ακόλουθα σημεία:

Το ΣΣΟ πρέπει να τοποθετείται σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή.

Συνιστάται η επιλογή ενός καλού τεχνικού (ο κατασκευαστής του συστήματος συναερμού μπορεί να υποδεικνύει αρμόδιους τεχνικούς).

Το πιστοποιητικό τοποθέτησης που παρέχεται με το σύστημα συναερμού πρέπει να συμπληρώνεται από τον τεχνικό τοποθέτησης.

8.4. Οδηγίες χρήσης

8.5. Οδηγίες συντήρησης

8.6. Γενική προειδοποίηση σχετικά με τους κινδύνους που εμπεριέχει οιαδήποτε αλλοίωση ή προσθήκη στο σύστημα. Αυτές οι αλλοιώσεις ή προσθήκες καθιστούν αυτομάτως άκυρο το πιστοποιητικό τοποθέτησης που αναφέρεται στην παράγραφο 8.2. ανωτέρω.

8.7. Υπόδειξη του (των) σημείου (-ων) του σήματος έγκρισης τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4.4. του παρόντος κανονισμού ή/και του διεθνούς πιστοποιητικού συμμόρφωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 4.5. του παρόντος κανονισμού.

9. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΣΣΟ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Κάθε τροποποίηση του τύπου ΣΣΟ πρέπει να κοινοποιείται στην αρμόδια διοικητική αρχή που ενέκρινε τον τύπο του ΣΣΟ.

Η αρχή αυτή δύναται:

α) είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν είναι απίθανο να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι σε κάθε περίπτωση το ΣΣΟ πληροί τις απαιτήσεις· ή

β) να απαιτήσει από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών μία ακόμη έκθεση δοκιμής για ορισμένες ή για όλες τις δοκιμές που περιγράφονται στις παραγράφους 5., 6. και 7. του παρόντος κανονισμού.

Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3. ανωτέρω.

Η αρχή που είναι αρμόδια για την έκδοση επέκτασης της έγκρισης χορηγεί αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.

10. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να είναι σύμφωνες με τις προβλεπόμενες στη συμφωνία, προσάρτημα 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2) ακόλουθες απαιτήσεις:
- 10.1. Κάθε σύστημα συναγερμού οχήματος που εγκρίνεται βάσει του παρόντος κανονισμού πρέπει να κατασκευάζεται με τρόπο σύμφωνο με τον τύπο που εγκρίθηκε πληρώντας τις προδιαγραφές που ορίζονται στις ανωτέρω παραγράφους 5., 6. και 7.
- 10.2. Για κάθε τύπο συστήματος συναγερμού οχήματος, οι δοκιμές που προβλέπονται στις παραγράφους 7.2.1. έως 7.2.10. του παρόντος κανονισμού πρέπει να διενεργούνται σε στατιστικά ελεγχόμενη και τυχαία βάση, σύμφωνα με μία από τις συνήθεις διαδικασίες διασφάλισης ποιότητας.
- 10.3. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα διενέργειας των ελέγχων αυτών ορίζεται σε διετή βάση.
11. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 11.1. Η έγκριση που χορηγείται για ένα τύπο ΣΣΟ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί, εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 10 ανωτέρω.
- 11.2. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει χορηγηθείσα έγκριση, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με την διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης με βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.
12. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει πλήρως την κατασκευή του συγκεκριμένου τύπου ΣΣΟ που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση.
- Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω υπηρεσία ενημερώνει σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.
13. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό υποβάλλουν στην Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών τμημάτων που χορηγούν εγκρίσεις και στα οποία πρέπει να αποστέλλονται τα εκδιδόμενα σε άλλες χώρες έντυπα πιστοποίησης έγκρισης, επέκτασης έγκρισης και απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης.

ΜΕΡΟΣ II

ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΤΟΥ

- Όταν ένα ΣΣΟ εγκεκριμένο βάσει του μέρους I του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιείται σε όχημα που υποβάλλεται για έγκριση τύπου βάσει του μέρους II του παρόντος παραρτήματος, δεν επαναλαμβάνονται οι απαιτούμενες δοκιμές για ένα σύστημα συναγερμού για να χορηγηθεί έγκριση τύπου βάσει του μέρους I του παρόντος κανονισμού.
14. ΟΡΙΣΜΟΙ
- Για τους σκοπούς του μέρους II του παρόντος κανονισμού,
- 14.1. «Σύστημα συναγερμού» (ΣΟ): η διευθέτηση κατασκευαστικών στοιχείων που είναι τοποθετημένα ως αρχικός εξοπλισμός ενός τύπου οχήματος και είναι σχεδιασμένα για να δείχνουν παραβίαση ή παρέμβαση στο όχημα. Τα συστήματα αυτά μπορούν να παρέχουν πρόσθετη προστασία από παράνομη χρήση του οχήματος.

- 14.2. «Τύπος οχήματος όσον αφορά το σύστημα συναγερμού»: τα οχήματα τα οποία δεν έχουν σημαντικές διαφορές σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
- (α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή,
 - (β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος συναγερμού,
 - (γ) ο τύπος και ο σχεδιασμός του συστήματος συναγερμού (ΣΟ) ή του συστήματος συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ).
- 14.3. «Έγκριση τύπου οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου οχήματος ως προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 17., 18. και 19. κατωτέρω.
- 14.4. Άλλοι ορισμοί ισχύοντες για το μέρος II περιλαμβάνονται στην παράγραφο 2. του παρόντος κανονισμού.
15. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 15.1. Η αίτηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος όσον αφορά το ΣΟ του υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 15.2. Συνοδεύεται από τα κατωτέρω έγγραφα εις τριπλούν και τα εξής στοιχεία:
- 15.2.1. Λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος και των μερών του οχήματος που σχετίζονται με το τοποθετημένο σύστημα συναγερμού.
 - 15.2.2. Κατάλογο των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι απαραίτητα για τον προσδιορισμό του συστήματος συναγερμού του οχήματος.
 - 15.2.3. Όταν χρησιμοποιείται ένα εγκεκριμένο βάσει του μέρους I του παρόντος κανονισμού ΣΣΟ, υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία και κοινοποίηση της έγκρισης τύπου.
- 15.3. Υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.
- 15.4. Όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα συστατικά μέρη του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμή υπό τον όρο ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς στην αρμόδια αρχή ότι η απουσία αυτών των μερών δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των επαληθεύσεων σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
16. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 16.1. Αν το υποβαλλόμενο προς έγκριση όχημα βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 17., 18. και 19 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
- 16.2. Αποδίδεται αριθμός έγκρισης σε κάθε τύπο που εγκρίνεται. Τα δύο πρώτα ψηφία του (προς το παρόν 01 για την σειρά τροποποιήσεων 01) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις τελευταίες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά την έκδοση της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να αποδώσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος.
- 16.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με έντυπο σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.

- 16.4. Σε ευδιάκριτο και ευπρόσιτο σημείο, το οποίο ορίζεται στο έντυπο εγκρίσεως, κάθε οχήματος που είναι σύμφωνο με τύπο οχήματος εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετείται διεθνές σήμα έγκρισης που αποτελείται από:
- 16.4.1. Έναν κύκλο που περικλείει το γράμμα «E» και ακολουθείται από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 16.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» που δηλώνει αν το σύστημα είναι σύστημα συναγεμίου οχήματος ή σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμός των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 16.4.1.
- 16.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί βάσει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν είναι αναγκαίο να επαναλαμβάνεται περιγραφόμενο στην παράγραφο 16.4.1 σύμβολο. Σε αυτή την περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα πρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών δυνάμει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού τίθενται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 16.4.1.
- 16.6. Το σήμα έγκρισης να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 16.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 16.8. Το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού περιέχει υποδείγματα σημάτων έγκρισης.
17. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 17.1. Τα συστήματα συναγεμίου σχεδιάζονται και κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα, να εκπέμπουν σήμα συναγεμίου και μπορούν να περιλαμβάνουν σύστημα ακινητοποίησης.
- Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ηχητικό και μπορεί να περιλαμβάνει πρόσθετες διατάξεις οπτικού συναγεμίου ή συναγεμίου με ραδιοφωνική ζεύξη, ή να συνδυασμό αυτών των συστημάτων.
- 17.2. Τα εξοπλισμένα με συστήματα συναγεμίου οχήματα πρέπει να πληρούν τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά την ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC).
- 17.3. Εφόσον το σύστημα συναγεμίου περιλαμβάνει τη δυνατότητα ραδιομετάδοσης, π.χ. για την ενεργοποίηση ή απενεργοποίηση του συναγεμίου ή για τη μετάδοση του συναγεμίου, πρέπει να πληροί τα σχετικά πρότυπα ETSI (βλ. υποσημείωση αριθ. 1 στην παράγραφο 5.3.), π.χ. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC (βλ. υποσημείωση αριθ. 2 στην παράγραφο 5.3.). Σύσταση 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση συσκευών μικρής εμβέλειας (βλ. υποσημείωση 3 στην παράγραφο 5.3.).
- 17.4. Το ΣΣΟ και τα κατασκευαστικά του στοιχεία δεν πρέπει να ενεργοποιούνται ακούσια, ιδίως όταν ο κινητήρας είναι σε κατάσταση λειτουργίας.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για την Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λιθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο σύμβολο ECE), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότιο Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία και 53 για την Ταϊλάνδη. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη Συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης τροχοφόρων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που μπορούν να τοποθετηθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, οι δε αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 17.5. Τυχόν βλάβη του συστήματος συναγερμού ή βλάβη ηλεκτροδότησής του δεν πρέπει να επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία του οχήματος.
- 17.6. Το σύστημα συναγερμού οχήματος, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα μέρη του που ελέγχονται από αυτό πρέπει να είναι τοποθετημένα έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ταχείας και απαρτήρητης απενεργοποίησης ή καταστροφής τους, π.χ. με τη χρησιμοποίηση φθηνών εργαλείων και συνέργων που αποκρύβονται εύκολα και διατίθενται ελεύθερα στην αγορά.
- 17.7. Το σύστημα πρέπει να είναι διευθετημένο έτσι ώστε η βραχυκύκλωση οιοδήποτε κυκλώματος σήματος συναγερμού να μην καθιστά αναποτελεσματικό το σύστημα συναγερμού από καμία άποψη, εκτός από το κύκλωμα που έχει βραχυκυκλωθεί.
- 17.8. Το σύστημα συναγερμού οχήματος μπορεί να περιλαμβάνει σύστημα ακινητοποίησης, το οποίο πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του μέρους III του παρόντος κανονισμού.

18. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

18.1. **Φάσμα προστασίας**

18.1.1. Ειδικές απαιτήσεις

Το σύστημα συναγερμού πρέπει τουλάχιστον να ανιχνεύει και να επισημαίνει το άνοιγμα οιασδήποτε θύρας του οχήματος, του καλύμματος του κινητήρα (καπό) και του χώρου αποσκευών. Η βλάβη ή η διακοπή όλων των φωτεινών πηγών, π.χ. λυχνία του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να μειώνουν τη λειτουργία ελέγχου.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση πρόσθετων ενεργών αισθητήρων για πληροφόρηση/απεικόνιση, π.χ.:

- α) απόπειρας παραβίασης στο όχημα, π.χ. έλεγχος του θαλάμου επιβατών, έλεγχος υαλοπινάκων, θραύση υαλοπινάκων, ή
- β) απόπειρας κλοπής του αυτοκινήτου, π.χ. αισθητήρας κλίσης,

λαμβανομένων υπόψη των μέτρων κατά οιασδήποτε άσκοπης εκπομπής ηχητικού σήματος συναγερμού (= εσφαλμένος συναγερμός, βλ. παράγραφο 18.1.2. κατωτέρω).

Εφόσον αυτοί οι πρόσθετοι αισθητήρες προκαλούν σήμα συναγερμού ακόμη και μετά την παραβίαση στο όχημα (π.χ. λόγω θραύσης υαλοπινάκα) ή λόγω εξωτερικής επίρρησης (π.χ. άνεμος), το σήμα συναγερμού που έχει ενεργοποιηθεί από έναν από τους προαναφερθέντες αισθητήρες παραμένει ενεργοποιημένο έως δέκα φορές κατ' ανώτατο όριο εντός του ίδιου διαστήματος ενεργοποίησης του ΣΣΟ.

Σε αυτή την περίπτωση, το διάστημα ενεργοποίησης περιορίζεται από την απενεργοποίηση του συστήματος με ανάλογη ενέργεια του κατόχου του οχήματος.

Ορισμένα είδη πρόσθετων αισθητήρων, π.χ. αισθητήρας θαλάμου επιβατών (υπέρηχοι, υπέρυθρες ακτίνες) ή αισθητήρας κλίσης κλπ. Είναι δυνατό να απενεργοποιούνται σκόπιμα. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να υπάρχει ανεξάρτητη σκόπιμη δράση πριν από κάθε ενεργοποίηση του ΣΟ. Δεν πρέπει να είναι δυνατή η απενεργοποίηση των αισθητήρων όταν το σύστημα συναγερμού είναι οπλισμένο.

18.1.2. Ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού

18.1.2.1. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα συναγερμού, είτε οπλισμένο είτε παροπλισμένο, δεν μπορεί να προκαλέσει άσκοπη εκπομπή του ηχητικού σήματος, σε περίπτωση:

- α) κρούσης επί του οχήματος: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.13.
- β) ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας: οι σχετικές δοκιμές περιγράφονται στην παράγραφο 7.2.12.
- γ) πτώσης της τάσης του συσσωρευτή λόγω συνεχούς εκφόρτισης: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.14.
- δ) εσφαλμένου συναγερμού της ενδεικτικής λυχνίας του θαλάμου επιβατών: η σχετική δοκιμή περιγράφεται στην παράγραφο 7.2.15.

18.1.2.2. Εφόσον ο αιτών την έγκριση τύπου μπορεί να αποδείξει, π.χ. με τεχνικά δεδομένα, ότι εξασφαλίζεται σε ικανοποιητικό βαθμό ασφάλεια κατά εσφαλμένου συναγερμού, η αρμόδια τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τις δοκιμές έγκρισης τύπου μπορεί να μην απαιτήσει την διενέργεια ορισμένων από τις προαναφερθείσες δοκιμές.

18.2. Ηχητικός συναγερμός

18.2.1. Γενικά

Το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι ευδιάκριτο ηχητικά και αναγνωρίσιμο, να διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από τα υπόλοιπα ηχητικά σήματα που χρησιμοποιούνται στην οδική κυκλοφορία.

Εκτός από τη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης στον αρχικό εξοπλισμό, μπορεί να τοποθετηθεί μια ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού συναγερμού στο χώρο του οχήματος που ελέγχεται από το σύστημα συναγερμού χωρίς εύκολη και γρήγορη πρόσβαση από άτομα.

Εάν χρησιμοποιείται ανεξάρτητη διάταξη ηχητικού σήματος σύμφωνα με την παράγραφο 18.2.3.1. κατωτέρω, η αρχική τυποποιημένη διάταξη ηχητικής προειδοποίησης μπορεί επιπροσθέτως να ενεργοποιηθεί από το σύστημα συναγερμού, με την προϋπόθεση ότι καμία παρέμβαση στην τυποποιημένη διάταξη ηχητικού συναγερμού (που συνήθως είναι πιο ευπρόσιτη) δεν επηρεάζει τη λειτουργία της χωριστής διάταξης ηχητικού σήματος συναγερμού.

18.2.2. Διάρκεια ηχητικού σήματος συναγερμού

Ελάχιστη: 25 s

Μέγιστη: 30 s.

Το ηχητικό σήμα συναγερμού μπορεί να εκπεμφθεί πάλι μόνο μετά την επόμενη παρέμβαση στο όχημα, π.χ. μετά την παρέλευση του προαναφερθέντος χρόνου.

(Περιορισμοί: βλ. παραγράφους 18.1.1. και 18.1.2. ανωτέρω).

Με την απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να παύει αμέσως η εκπομπή του ηχητικού σήματος.

18.2.3. Προδιαγραφές ηχητικού σήματος συναγερμού

18.2.3.1. Διάταξη σήματος συναγερμού με σταθερό τόνο (σταθερό φάσμα συχνότητας), π.χ. κόρνα: ηχητικά κλπ. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 28, μέρος I.

Διαλείπον σήμα συναγερμού (οπλισμένο/παροπλισμένο):

Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz

Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %

18.2.3.2. Διάταξη ηχητικού σήματος συναγερμού με διαμόρφωση συχνότητας: ακουστικά κ.α. δεδομένα σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 28, μέρος I, αλλά με ίση διάβαση ενός σημαντικού φάσματος συχνότητας εντός του προαναφερθέντος φάσματος (1 800 έως 3 550 Hz) και προς τις δύο κατευθύνσεις.

Συχνότητα διάβασης (2 ± 1) Hz

18.2.3.3. Ηχοστάθμη

Η πηγή ήχου μπορεί να είναι:

α) είτε μια διάταξη ηχητικής προειδοποίησης εγκεκριμένη βάσει του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I

β) είτε μια διάταξη που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I, παράγραφοι 6.1. και 6.2. Ωστόσο, σε περίπτωση μιας πηγής ήχου διαφορετικής από την αρχική διάταξη ηχητικής προειδοποίησης, η ελάχιστη ηχοστάθμη μπορεί να μειωθεί σε 100 dB(A), μετρούμενη υπό τις συνθήκες που ορίζει ο κανονισμός ΟΕΕ αριθ. 28, μέρος I.

- 18.3. **Οπτικός συναγερμός — εφόσον υπάρχει**
- 18.3.1. Γενικά
- Σε περίπτωση παραβίασης ή παρέμβασης στο όχημα, η διάταξη πρέπει να εκπέμπει οπτικό σήμα συναγερμού σύμφωνα με τις παραγράφους 18.3.2. και 18.3.3 κατωτέρω.
- 18.3.2. Διάρκεια του οπτικού σήματος συναγερμού
- Το οπτικό σήμα συναγερμού πρέπει να διαρκεί από 25 δευτερόλεπτα έως 5 λεπτά μετά την ενεργοποίηση του συναγερμού. Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει αμέσως να παύει την εκπομπή του σήματος συναγερμού.
- 18.3.3. Τύπος οπτικού σήματος
- Διαλείπουσα λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας του θαλάμου επιβατών του οχήματος και όλων των λυχνιών που ανήκουν στο ίδιο ηλεκτρικό κύκλωμα.
- Συχνότητα έναυσης (2 ± 1) Hz
- Σε συνδυασμό με το ηχητικό σήμα, επιτρέπονται και τα ασύγχρονα σήματα.
- Χρόνος λειτουργίας = χρόνος μη λειτουργίας ± 10 %
- 18.4. **Συναγερμός με εκπομπή ραδιοκυμάτων (συσκευή τηλειδιοποίησης) — εφόσον υπάρχει)**
- Το σύστημα συναγερμού μπορεί να περιλαμβάνει εγκατάσταση που να προκαλεί την εκπομπή ραδιοκυμάτων συναγερμού.
- 18.5. **Μανδάλωση ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού**
- 18.5.1. Όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία, πρέπει να είναι αδύνατη η σκόπιμη ή η ακούσια ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού.
- 18.6. **Ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού**
- 18.6.1. Ενεργοποίηση
- Επιτρέπονται όλα τα κατάλληλα μέσα ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού, με την προϋπόθεση ότι δεν προκαλούν ακούσια εσφαλμένο συναγερμό.
- 18.6.2. Απενεργοποίηση
- Η απενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού πρέπει να επιτυγχάνεται με μία από τις παρακάτω διατάξεις ή με συνδυασμό τους. Επιτρέπονται και άλλες διατάξεις με ισότιμες επιδόσεις.
- 18.6.2.1. Μηχανικό κλειδί (που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος X του παρόντος κανονισμού), το οποίο μπορεί να συνδυάζεται με το κεντρικό σύστημα μανδάλωσης του οχήματος, έχει τουλάχιστον 1 000 παραλλαγές και χρησιμοποιείται από έξω.
- 18.6.2.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. το πολύ 5 000 παραλλαγές ανά 24ωρο για τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές.
- 18.6.2.3. Μηχανικό κλειδί ή ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη εντός του προστατευόμενου θαλάμου επιβατών, με χρονικό περιθώριο εισόδου/εξόδου.
- 18.7. **Χρονικό περιθώριο εξόδου**
- Εάν ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος εντός της προστατευόμενης περιοχής, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εξόδου. Πρέπει να είναι δυνατόν να καθορίζεται το χρονικό περιθώριο εξόδου μεταξύ 15 και 45 δευτερολέπτων μετά την επενέργεια του διακόπτη. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.

- 18.8. **Χρονικό περιθώριο εισόδου**
Εάν ο διακόπτης ενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού είναι τοποθετημένος μέσα στην προστατευόμενη περιοχή, πρέπει να προβλέπεται χρονικό περιθώριο εισόδου 5 έως και 15 δευτερολέπτων κατ' ανώτατο όριο πριν την ενεργοποίηση του ηχητικού και του οπτικού σήματος συναγερμού. Το χρονικό περιθώριο μπορεί να προσαρμόζεται ανάλογα με τις ατομικές ανάγκες του χειριστή.
- 18.9. **Απεικόνιση θέσης**
- 18.9.1. Για να παρέχεται πληροφόρηση όσον αφορά τη θέση στην οποία ευρίσκεται το σύστημα συναγερμού (οπλισμός, παροπλισμός, χρόνος ενεργοποίησης του συναγερμού, ενεργοποιημένο σύστημα), επιτρέπεται η τοποθέτηση οπτικών απεικονίσεων εντός και εκτός του θαλάμου επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.
- 18.9.2. Εάν παρέχεται ένδειξη των σύντομων «δυναμικών» διεργασιών, όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίησης» στη θέση «απενεργοποίησης» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 18.9.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.
- 18.10. **Παροχή ενέργειας**
Η πηγή ισχύος του ΣΣΟ μπορεί να είναι είτε ο συσσωρευτής του οχήματος είτε ένας επαναφορτιζόμενος συσσωρευτής. Όταν παρέχεται, επιτρέπεται η χρησιμοποίηση επαναφορτιζόμενου ή μη επαναφορτιζόμενου συσσωρευτή. Δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση οι συσσωρευτές αυτοί να τροφοδοτούν με ενέργεια άλλα μέρη του ηλεκτρικού συστήματος του οχήματος.
- 18.11. **Προδιαγραφές για τις προαιρετικές λειτουργίες**
- 18.11.1. Αυτοέλεγχος, αυτόματη ένδειξη βλάβης
Κατά την ενεργοποίηση του συστήματος συναγερμού, οι ασυνήθιστες καταστάσεις όπως οι ανοικτές θύρες κλπ. μπορούν να ανιχνεύονται με μια λειτουργία αυτοελέγχου (έλεγχος αξιοπιστίας) και να επισημαίνεται η κατάσταση.
- 18.11.2. Συναγερμός πανικού
Επιτρέπεται ο οπτικός ή/και ηχητικός ή/και ασύρματος συναγερμός ανεξάρτητα από την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) ή/και λειτουργία του ΣΟ. Η έναυση αυτού του συναγερμού πρέπει να γίνεται μέσα στο όχημα και να μην επηρεάζει την κατάσταση (οπλισμός ή παροπλισμός) του ΣΟ. Επίσης, πρέπει ο κάτοχος του οχήματος να μπορεί να διακόπτει τον συναγερμό πανικού. Σε περίπτωση ηχητικού συναγερμού, η διάρκεια εκπομπής του ηχητικού σήματος ανά ενεργοποίηση δεν πρέπει να περιορίζεται. Ένας συναγερμός πανικού δεν πρέπει να ακινητοποιεί τον κινητήρα ή να παύει τη λειτουργία του, εφόσον αυτός είναι σε λειτουργία.
19. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος συναγερμού οχήματος ή του συστήματος συναγερμού (ΣΣΟ/ΣΟ) πρέπει να υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στην παράγραφο 7.
Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για:
- 19.1. Τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν τοποθετηθεί και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος, ανεξάρτητα εάν έχει τοποθετηθεί ΣΣΟ/ΣΟ (π.χ. λυχνίες)· ή,
- 19.2. Τα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία έχουν υποβληθεί προηγουμένως σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος και έχουν δοθεί τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.
20. ΟΔΗΓΙΕΣ
Κάθε όχημα πρέπει να συνοδεύεται από:
- 20.1. Οδηγίες χρήσης·
- 20.2. Οδηγίες συντήρησης·
- 20.3. Μια γενική προειδοποίηση σχετικά με τον κίνδυνο που εμπεριέχει κάθε αλλοίωση ή προσθήκη στο σύστημα.

21. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 21.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος θα κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που έχει εγκρίνει τον τύπο οχήματος.
- Η αρχή αυτή δύναται:
- 21.1.1. Να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις είναι απίθανο να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι, σε κάθε περίπτωση, το ΣΟ εξακολουθεί να ικανοποιεί τις απαιτήσεις, ή
- 21.1.2. Να απαιτήσει περαιτέρω έκθεση από την τεχνική υπηρεσία.
- 21.2. Επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 16.3. ανωτέρω.
- 21.3. Η αρχή που είναι αρμόδια για την έκδοση της επέκτασης έγκρισης χορηγεί αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.
22. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να είναι σύμφωνες με τις προβλεπόμενες στη συμφωνία, προσάρτημα 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2) ακόλουθες απαιτήσεις:
- 22.1. Κάθε όχημα εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένο έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο πληρώντας τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 17., 18. και 19. ανωτέρω.
- 22.2. Η αρχή που χορήγησε την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα διενέργειας των ελέγχων αυτών ορίζεται σε διετή βάση.
23. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 23.1. Η έγκριση που χορηγείται για τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί, εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 22 ανωτέρω.
- 23.2. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό διαβιβάζοντας δελτίο κοινοποίησης με βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.
24. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΛΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Εάν ο κάτοχος έγκρισης παύσει οριστικά την παραγωγή του τύπου που εγκρίθηκε σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση.
- Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω υπηρεσία ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο κοινοποίησης σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.
25. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού υποβάλλουν στην Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών τμημάτων που χορηγούν εγκρίσεις και στα οποία πρέπει να αποστέλλονται τα εκδιδόμενα σε άλλες χώρες έντυπα πιστοποίησης έγκρισης, επέκτασης έγκρισης και απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ — ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ

26. ΟΡΙΣΜΟΙ
- Για τους σκοπούς του μέρους ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού:
- 26.1. «Σύστημα ακινητοποίησης»: η διάταξη που έχει σκοπό να εμποδίζει την οδήγηση του οχήματος με την δική του ενέργεια (αποτροπή μη εξουσιοδοτημένης χρήσης του).
- 26.2. «Εξοπλισμός ελέγχου»: ο εξοπλισμός που είναι αναγκαίος για την ενεργοποίηση ή/και απενεργοποίηση ενός συστήματος ακινητοποίησης.
- 26.3. «Απεικόνιση θέσης»: η διάταξη που δείχνει τη θέση του συστήματος ακινητοποίησης (ενεργοποίηση/απενεργοποίηση, αλλαγή από ενεργοποίηση προς απενεργοποίηση και αντιστρόφως).
- 26.4. «Θέση ενεργοποίησης»: η θέση στην οποία το όχημα δεν μπορεί να οδηγηθεί με τη δική του ενέργεια.
- 26.5. «Θέση απενεργοποίησης»: η θέση στην οποία το όχημα μπορεί να οδηγηθεί φυσιολογικά.
- 26.6. «Κλειδί»: κάθε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη για να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος μανδάλωσης, το οποίο είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο για να τίθεται σε λειτουργία μόνο με αυτή τη διάταξη.
- 26.7. «Νεκρό σημείο»: το μέσο σχεδιασμού που μανδαλώνει το σύστημα ακινητοποίησης στη θέση απενεργοποίησης.
- 26.8. «Μεταβαλλόμενος κωδικός»: ένας ηλεκτρονικός κωδικός αποτελούμενος από διάφορα στοιχεία, ο συνδυασμός των οποίων αλλάζει με τυχαίο τρόπο ύστερα από κάθε λειτουργία της μονάδας μετάδοσης.
- 26.9. «Τύπος συστήματος ακινητοποίησης»: το σύνολο των συστημάτων που δεν διαφέρουν σημαντικά σε ουσιαστικά θέματα, όπως:
- α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή,
 - β) ο τύπος του εξοπλισμού ελέγχου.
 - γ) ο σχεδιασμός λειτουργίας τους επί του αντίστοιχου συστήματος (αντίστοιχων συστημάτων) του οχήματος (όπως αναφέρεται στην παράγραφο 32.1. κατωτέρω).
- 26.10. «Τύπος οχήματος όσον αφορά στο σύστημα ακινητοποίησης»: τα οχήματα που δεν διαφέρουν σε βασικές πτυχές τους όπως:
- α) η εμπορική επωνυμία ή το σήμα του κατασκευαστή,
 - β) τα χαρακτηριστικά του οχήματος που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του συστήματος ακινητοποίησης,
 - γ) ο τύπος και ο σχεδιασμός του συστήματος ακινητοποίησης.
27. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ
- 27.1. Η αίτηση έγκρισης ενός συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 27.2. Για κάθε τύπο συστήματος ακινητοποίησης, η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από:
- 27.2.1. Έντυπο εις τριπλούν με την περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών του συστήματος ακινητοποίησης, του τρόπου εγκατάστασής του και των μέτρων που λαμβάνονται κατά της παράνομης ενεργοποίησής του.

- 27.2.2. Τρία δείγματα του τύπου του συστήματος ακινητοποίησης με όλα τα κατασκευαστικά μέρη του. Κάθε εξάρτημα πρέπει να φέρει ευδιάκριτη και ανεξίτηλη σήμανση με την εμπορική ονομασία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και τον προσδιορισμό του τύπου.
- 27.2.3. Ένα όχημα στο οποίο έχει εγκατασταθεί το προς έγκριση σύστημα ακινητοποίησης, το οποίο επιλέγεται από τον αιτούντα σε συνεννόηση με την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης.
- 27.2.4. Οδηγίες χρήσης εις τριπλούν σύμφωνα με την παράγραφο 34. κατωτέρω.
28. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 28.1. Όταν ένα σύστημα ακινητοποίησης εγκεκριμένο βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιείται σε όχημα που υποβάλλεται σε έγκριση τύπου βάσει του μέρους III του παρόντος παραρτήματος, δεν επαναλαμβάνονται οι δοκιμές που απαιτούνται για ένα σύστημα συναγεμμού για τη χορήγηση έγκρισης τύπου βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού.
- 28.2. Η αίτηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησής του υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
- 28.3. Συνοδεύεται από τα κατωτέρω έγγραφα εις τριπλούν και τα εξής στοιχεία:
- 28.3.1. Λεπτομερής περιγραφή του τύπου οχήματος και των μερών του οχήματος σε σχέση με το εγκατεστημένο σύστημα ακινητοποίησης.
- 28.3.2. Κατάλογο των εξαρτημάτων που είναι απαραίτητα για τον προσδιορισμό των συστημάτων ακινητοποίησης που μπορούν να εγκατασταθούν στο όχημα.
- 28.4. Όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος στην τεχνική υπηρεσία.
- 28.5. Όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα συστατικά μέρη του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμή υπό τον όρο ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς στην αρμόδια αρχή ότι η έλλειψη αυτών των συστατικών μερών δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των ελέγχων σε σχέση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 28.6. Όταν χρησιμοποιείται σύστημα ακινητοποίησης εγκεκριμένο βάσει του μέρους III του παρόντος κανονισμού, η κοινοποίηση της έγκρισης τύπου των συστημάτων ακινητοποίησης υποβάλλεται και στην τεχνική υπηρεσία.
29. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΝΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ
- 29.1. Αν το υποβαλλόμενο προς έγκριση όχημα βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 31., 32. και 33. κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο συστήματος ακινητοποίησης.
- 29.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται αποδίδεται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 01, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 01) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις τελευταίες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά τη στιγμή της έκδοσης της έγκρισης. Απαγορεύεται το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος να αποδώσει τον ίδιο αριθμό σε άλλον τύπο συστήματος ακινητοποίησης.
- 29.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό αποστέλλεται η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης ή απόρριψης της έγκρισης τύπου ενός συστήματος ακινητοποίησης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, με έντυπο που έχει ως βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού.

- 29.4. Σε κάθε όχημα ή κατασκευαστικό στοιχείο που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο, τοποθετείται, σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 29.4.1. Έναν κύκλο που περικλείει το γράμμα «E» και ακολουθείται από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 29.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «J» ή «AI» το οποίο δηλώνει αν το σύστημα είναι σύστημα συναγερμού οχήματος ή σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμός των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 29.4.1.
- 29.5. Το σήμα έγκρισης να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 29.6. Το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού περιέχει υποδείγματα σημάτων έγκρισης.
- 29.7. Στη θέση του σήματος έγκρισης που περιγράφεται ανωτέρω στην παράγραφο 29.4. μπορεί να εκδίδεται εναλλακτικά πιστοποιητικό συμμόρφωσης για κάθε σύστημα ακινητοποίησης που διατίθεται προς πώληση.

Όταν ένας κατασκευαστής συστήματος ακινητοποίησης διαθέτει ένα εγκεκριμένο σύστημα ακινητοποίησης χωρίς επίσημη σε έναν κατασκευαστή οχημάτων για να τοποθετηθεί από τον εν λόγω κατασκευαστή ως αυθεντικός εξοπλισμός σε ένα μοντέλο ή σε σειρά μοντέλων οχημάτων, ο κατασκευαστής των συστημάτων ακινητοποίησης παραδίδει στον κατασκευαστή των οχημάτων επαρκή αριθμό αντιτύπων του πιστοποιητικού συμμόρφωσης για να μπορεί ο τελευταίος να λαμβάνει έγκριση οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 30. του παρόντος κανονισμού.

Αν το σύστημα ακινητοποίησης αποτελείται από διακριτά κατασκευαστικά στοιχεία, το (τα) κύριο(-α) στοιχείο(-α) πρέπει να φέρει(-ουν) σήμα αναφοράς και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης να περιλαμβάνει κατάλογο των εν λόγω σημάτων αναφοράς.

Το παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού περιέχει υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης.

30. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
- 30.1. Αν το υποβαλλόμενο για έγκριση όχημα βάσει του παρόντος κανονισμού ικανοποιεί τις απαιτήσεις των παραγράφων 31., 32. και 33. κατωτέρω, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.
- 30.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται αποδίδεται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 01, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 01) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις τελευταίες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις του κανονισμού κατά τη στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να αποδώσει τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο οχήματος.
- 30.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για την Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λιθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο σύμβολο ECE), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότιο Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία και 53 για την Ταϊλάνδη. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη Συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης τροχοφόρων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που μπορούν να τοποθετηθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, οι δε αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 30.4. Σε κάθε όχημα που είναι σύμφωνο με τύπο οχήματος εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετείται εμφανώς και σε ευπρόσιτο σημείο, το οποίο ορίζεται στο έντυπο έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης που αποτελείται από:
- 30.4.1. Έναν κύκλο που περικλείει το γράμμα «E» και ακολουθείται από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾.
- 30.4.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού που ακολουθείται από το γράμμα «R», το σύμβολο «A» ή «I» ή «AI» που δηλώνει αν το όχημα έχει εγκριθεί όσον αφορά στο σύστημα συναγερμού του ή το σύστημα ακινητοποίησης ή συνδυασμό των δύο συστημάτων, μία τελεία και τον αριθμό έγκρισης κοντά στον κύκλο που αναφέρεται στην παράγραφο 30.4.1.
- 30.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί βάσει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, δεν είναι αναγκαίο να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στην παράγραφο 30.4.1. Σε αυτή την περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα επιπλέον σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τίθενται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 30.4.1.
- 30.6. Το σήμα έγκρισης να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 30.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 30.8. Το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού περιέχει υποδείγματα σημάτων έγκρισης.
31. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 31.1. Πρέπει να είναι εφικτή η ενεργοποίηση και απενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης σύμφωνα με τις παρούσες απαιτήσεις.
- 31.2. Εάν το σύστημα ακινητοποίησης περιλαμβάνει ασύρματη ζεύξη π.χ. για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση, τότε πρέπει να είναι σύμφωνο με τα σχετικά πρότυπα ETSI (βλ. υποσημείωση αριθ. 1 στην παράγραφο 5.3.), π.χ. EN 300 220-1 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-2 V1.3.1. (2000-09), EN 300 220-3 V1.1.1. (2000-09) και EN 301 489-3 V1.2.1. (2000-08) (συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων συμβουλευτικών απαιτήσεων). Η συχνότητα και η μέγιστη ακτινοβολούμενη ισχύς των ραδιομεταδόσεων για την ενεργοποίηση ή την απενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να συμμορφώνονται με τη σύσταση CEPT/ERC (βλ. υποσημείωση 2 στην παράγραφο 5.3.) 70-03 (17 Φεβρουαρίου 2000) σχετικά με τη χρήση συσκευών μικρής εμβέλειας (βλ. υποσημείωση αριθ. 3 στην παράγραφο 5.3.).
- 31.3. Κάθε σύστημα ακινητοποίησης και η τοποθέτησή του πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε το όχημα που είναι εξοπλισμένο με αυτό να εξακολουθεί να ικανοποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις.
- 31.4. Πρέπει να είναι αδύνατον να ενεργοποιηθεί ένα σύστημα ακινητοποίησης όταν το κλειδί ανάφλεξης βρίσκεται στο σημείο λειτουργίας του κινητήρα, εκτός εάν:
- α) το όχημα είναι εξοπλισμένο ή πρόκειται να εξοπλιστεί ως ασθενοφόρο, πυροσβεστικό όχημα ή αστυνομικό όχημα, ή

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχική Δημοκρατία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Σερβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (κενό), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για την Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 για την Ιρλανδία, 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30 (κενό), 31 για τη Βοσνία-Ερζεγοβίνη, 32 για τη Λετονία, 33 (κενό), 34 για τη Βουλγαρία, 35 (κενό), 36 για τη Λιθουανία, 37 για την Τουρκία, 38 (κενό), 39 για το Αζερμπαϊτζάν, 40 για την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, 41 (κενό), 42 για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (οι εγκρίσεις χορηγούνται από τα κράτη μέλη της χρησιμοποιώντας το αντίστοιχο σύμβολο ECE), 43 για την Ιαπωνία, 44 (κενό), 45 για την Αυστραλία, 46 για την Ουκρανία, 47 για τη Νότιο Αφρική, 48 για τη Νέα Ζηλανδία, 49 για την Κύπρο, 50 για τη Μάλτα, 51 για τη Δημοκρατία της Κορέας, 52 για τη Μαλαισία και 53 για την Ταϊλάνδη. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη Συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων προϋποθέσεων έγκρισης τροχοφόρων οχημάτων, των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών που μπορούν να τοποθετηθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων αυτών, οι δε αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- β) ο κινητήρας πρέπει:
- (i) να κινεί μηχανήματα που αποτελούν μέρος του ή είναι εγκατεστημένα στο όχημα για άλλους σκοπούς εκτός από την κίνηση του οχήματος· ή
 - (ii) να διατηρεί την ηλεκτρική ισχύ των συσσωρευτών του οχήματος σε επίπεδο που απαιτείται για την κίνηση αυτών των μηχανημάτων ή συσκευών·

και το όχημα είναι ακίνητο με ενεργοποιημένο το χειρόφρενο. Κατά την εφαρμογή της παρούσας εξαιρέσης, αυτό πρέπει να αναφέρεται στο σημείο II του προσαρτήματος του εγγράφου κοινοποίησης (παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού).

- 31.5. Ένα σύστημα ακινητοποίησης δεν μπορεί να βρίσκεται μόνιμα στο νεκρό σημείο.
- 31.6. Το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί στο όχημα, να μην επηρεάζει την προσχεδιασμένη αποστολή και την ασφαλή λειτουργία του οχήματος, ακόμη και σε περίπτωση δυσλειτουργίας του.
- 31.7. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί σε ένα όχημα σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, να είναι αδύνατη η ταχεία ή απαραίτητη απενεργοποίηση ή η καταστροφή του π.χ. με τη χρησιμοποίηση φθινών εργαλείων και συνέργων που αποκρύβονται εύκολα και διατίθενται ελεύθερα στην αγορά. Η αντικατάσταση ή η συναρμολόγηση ενός κύριου κατασκευαστικού στοιχείου με σκοπό να παρακαμφθεί το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι δύσκολη και χρονοβόρα.
- 31.8. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε, όταν τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή, να μπορεί να αντέξει στο περιβάλλον ενός οχήματος για μια λογική διάρκεια ζωής (για τη δοκιμή βλ.επε την παράγραφο 33.). Πιο συγκεκριμένα, οι ηλεκτρικές ιδιότητες των στοιχείων κυκλώματος του οχήματος δεν πρέπει να επηρεάζονται ακούσια από την προσθήκη συστήματος ακινητοποίησης (διασυνδέσεις αγωγών, ασφάλεια επαφών κλπ.).
- 31.9. Ένα σύστημα ακινητοποίησης μπορεί να συνδυαστεί με άλλα συστήματα του οχήματος ή να είναι ενσωματωμένο σε αυτά (π.χ. έλεγχος κινητήρα, συστήματα συναγερμού).
- 31.10. Ένα σύστημα ακινητοποίησης δεν επιτρέπεται να εμποδίζει την απεμπλοκή των φρένων του οχήματος, εκτός εάν πρόκειται για σύστημα ακινητοποίησης που εμποδίζει την απεμπλοκή ελατηριωτής πέδης με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα ⁽¹⁾ και λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε υπό κανονική λειτουργία, ή σε καταστάσεις βλάβης, να ικανοποιεί τις τεχνικές απαιτήσεις του ισχύοντος κανονισμού αριθ. 13 κατά την υποβολή της αίτησης έγκρισης τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού.

Η συμμόρφωση με την παρούσα παράγραφο δεν εξαιρεί τα συστήματα ακινητοποίησης που εμποδίζουν την απεμπλοκή ελατηριωτής πέδης με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα από τις τεχνικές απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

- 31.11. Δεν είναι δυνατό ένα σύστημα ακινητοποίησης να λειτουργεί με τρόπο που να ενεργοποιεί τα φρένα του οχήματος.

32. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

32.1. Έκταση εξουδετέρωσης

- 32.1.1. Ένα σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να είναι σχεδιασμένο έτσι ώστε να εμποδίζει τη λειτουργία του οχήματος μέσω του κινητήρα του με ένα τουλάχιστον από τα ακόλουθα μέσα:

- 32.1.1.1. εξουδετέρωση, σε περίπτωση εγκατάστασης μετά την αγορά ή σε περίπτωση οχήματος με πετρελαιοκινητήρα, τουλάχιστον δύο ανεξάρτητων κυκλωμάτων του οχήματος, τα οποία χρειάζονται για τη λειτουργία του οχήματος μέσω του κινητήρα του (π.χ. μίζα κινητήρα, ανάφλεξη, τροφοδοσία καυσίμου, ελατηριωτή πέδη με απεμπλοκή πεπιεσμένου αέρα κλπ.).

⁽¹⁾ Όπως ορίζεται στο παράρτημα VIII του κανονισμού ΟΕΕ αριθ. 13, όπως έχει τροποποιηθεί.

- 32.1.1.2. παρέμβαση μέσω κωδικού σε μία τουλάχιστον μονάδα ελέγχου που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του οχήματος·
- 32.1.2. Ένα σύστημα ακινητοποίησης τοποθετούμενο σε όχημα με καταλυτικό μετατροπέα δεν πρέπει να προκαλεί την εισχώρηση άκαυστων καυσίμων στην εξάτμιση.
- 32.2. Αξιοπιστία λειτουργίας
- Η αξιοπιστία λειτουργίας επιτυγχάνεται με τον σωστό σχεδιασμό του συστήματος ακινητοποίησης λαμβανομένων υπόψη των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών συνθηκών εντός του οχήματος (βλ. παραγράφους 31.8. και 33.).
- 32.3. Ασφάλεια λειτουργίας
- Εξασφαλίζεται ότι το σύστημα ακινητοποίησης δεν αλλάζει θέση (ενεργοποίηση/απενεργοποίηση) μετά από καμία από τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 33. δοκιμές.
- 32.4. Ενεργοποίηση του συστήματος ακινητοποίησης
- 32.4.1. Το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να ενεργοποιείται χωρίς άλλη ενέργεια εκ μέρους του οδηγού με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα μέσα:
- α) με περιστροφή του κλειδιού ανάφλεξης στη θέση «0» στο κλείθρο ανάφλεξης και τη χρήση μιας θύρας· επιπλέον, τα συστήματα ακινητοποίησης που απενεργοποιούνται αμέσως πριν ή κατά τη διάρκεια της κανονικής διαδικασίας εκκίνησης του οχήματος επιτρέπεται να ενεργοποιούνται με τη διακοπή της ανάφλεξης.
- β) το αργότερο 1 λεπτό μετά την αφαίρεση του κλειδιού από το κλείθρο ανάφλεξης.
- 32.4.2. Αν το σύστημα ακινητοποίησης μπορεί να τίθεται σε λειτουργία όταν το κλειδί ανάφλεξης βρίσκεται στο σημείο λειτουργίας του κινητήρα, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 31.4., το σύστημα ακινητοποίησης μπορεί επίσης να τεθεί σε λειτουργία με το άνοιγμα της θύρας του οδηγού ή/και με συγκεκριμένη ενέργεια του νόμιμου χρήστη.
- 32.5. Απενεργοποίηση
- 32.5.1. Η απενεργοποίηση επιτυγχάνεται με τη χρήση μίας από τις παρακάτω διατάξεις ή με συνδυασμό τους. Επιτρέπεται η χρήση και άλλων συσκευών ανάλογης λειτουργίας.
- 32.5.1.1. Πληκτρολόγιο για τη ρύθμιση ενός ατομικά επιλεγόμενου κωδικού με τουλάχιστον 10 000 παραλλαγές.
- 32.5.1.2. Ηλεκτρική/ηλεκτρονική διάταξη, π.χ. τηλεχειριστήριο, με τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς ή/και χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. το πολύ 5 000 παραλλαγές ανά 24ωρο για τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές.
- 32.5.1.3. Αν η απενεργοποίηση μπορεί να γίνει με τηλεχειριστήριο, το σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να επιστρέφει στη θέση ενεργοποίησης εντός 5 λεπτών από την απενεργοποίησή του, εάν δεν υπάρξει περαιτέρω επέμβαση επί του κυκλώματος εκκίνησης.
- 32.6. Απεικόνιση θέσης
- 32.6.1. Για να γνωστοποιείται η θέση στην οποία βρίσκεται το σύστημα ακινητοποίησης (ενεργοποίηση/απενεργοποίηση, αλλαγή από την ενεργοποίηση στην απενεργοποίηση) επιτρέπονται οπτικά σήματα εντός και εκτός του θαλάμου επιβατών. Η φωτεινή ένταση των οπτικών σημάτων εκτός του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 0,5 cd.

- 32.6.2. Εάν παρέχεται ένδειξη σύντομων «δυναμικών» διεργασιών, όπως αλλαγές από τη θέση «ενεργοποίηση» στη θέση «απενεργοποίηση» και αντιστρόφως, η ένδειξη πρέπει να είναι οπτική, σύμφωνα με την παράγραφο 32.6.1. Αυτή η οπτική ένδειξη μπορεί επίσης να δίδεται από την ταυτόχρονη λειτουργία των δεικτών διεύθυνσης ή/και της λυχνίας (των λυχνιών) του θαλάμου επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια της οπτικής ένδειξης μέσω των δεικτών διεύθυνσης δεν υπερβαίνει τα 3 δευτερόλεπτα.
33. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
- 33.1. Παράμετροι λειτουργίας
- Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 7. του παρόντος κανονισμού.
- Η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για:
- εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που τοποθετούνται και υποβάλλονται σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος, είτε έχει τοποθετηθεί σύστημα ακινητοποίησης είτε όχι (π.χ. λυχνίες)· ή,
- εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία έχουν υποβληθεί προηγουμένως σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος και έχουν προσκομισθεί σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.
- 33.2. Συνθήκες δοκιμής
- Όλες οι δοκιμές διενεργούνται διαδοχικά σε ένα και μόνο σύστημα ακινητοποίησης. Ωστόσο, κατά την κρίση των αρμοδίων για τη δοκιμή αρχών, άλλα δείγματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν, εφόσον κριθεί ότι αυτό δεν θα επηρεάσει τα αποτελέσματα άλλων δοκιμών.
- 33.3. Δοκιμή λειτουργίας
- Μετά την ολοκλήρωση όλων των κατωτέρω δοκιμών, το σύστημα ακινητοποίησης υποβάλλεται σε δοκιμή υπό τις κανονικές συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στην παράγραφο 7.2.1.2. του παρόντος κανονισμού για να ελεγχθεί κατά πόσον εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά. Εάν χρειασθεί, πριν τη δοκιμή μπορούν να αλλάξουν οι αντιστάσεις.
- Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ακινητοποίησης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στις παραγράφους 7.2.2. έως 7.2.8. και 7.2.12. του παρόντος κανονισμού.
34. ΟΔΗΓΙΕΣ
- (Οι παράγραφοι 34.1. έως 34.3. ισχύουν μόνον για την τοποθέτηση μετά τη διάθεση στην αγορά).
- Κάθε σύστημα ακινητοποίησης πρέπει να συνοδεύεται από:
- 34.1. Οδηγίες εγκατάστασης.
- 34.1.1. Κατάλογο οχημάτων και μοντέλων οχημάτων για τα οποία προορίζεται. Ο κατάλογος μπορεί να είναι ειδικός ή γενικός, όπως «όλα τα αυτοκίνητα με βενζινοκινητήρα και με συσσωρευτή 12 V με γείωση στον αρνητικό πόλο».
- 34.1.2. Τρόπο εγκατάστασης συνοδευόμενο από φωτογραφίες ή/και πολύ σαφή σχέδια.
- 34.1.3. Λεπτομερείς οδηγίες εγκατάστασης από τον προμηθευτή οι οποίες, εάν ακολουθηθούν σωστά από τον αρμόδιο τεχνικό, δεν θίγουν την ασφάλεια και αξιοπιστία του οχήματος.
- 34.1.4. Οι παρεχόμενες οδηγίες εγκατάστασης ορίζουν τις απαιτήσεις ηλεκτρικής ισχύος του συστήματος ακινητοποίησης και, εφόσον χρειάζεται, συνιστούν αύξηση του μεγέθους του συσσωρευτή.
- 34.1.5. Ο προμηθευτής μεριμνά για τον έλεγχο του οχήματος μετά την τοποθέτηση του συστήματος ακινητοποίησης. Επίσης δίδει ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια.
- 34.2. Πιστοποιητικό τοποθέτησης προς συμπλήρωση, υπόδειγμα του οποίου δίδεται στο προσάρτημα VII.

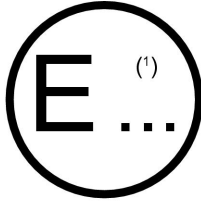
- 34.3. Μια γενική έκθεση προς τον αγοραστή του συστήματος με την οποία του εφιστάται η προσοχή στα ακόλουθα:
- 34.3.1. το σύστημα πρέπει να τοποθετηθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή·
- 34.3.2. συνιστάται η επιλογή ενός καλού τεχνικού (ο κατασκευαστής του οχήματος μπορεί να υποδεικνύει αρμόδιους τεχνικούς)·
- 34.3.3. το πιστοποιητικό τοποθέτησης που παρέχεται με το σύστημα πρέπει να συμπληρώνεται από τον τεχνικό τοποθέτησης.
- 34.4. Οδηγίες χρήσης
- 34.5. Οδηγίες συντήρησης.
- 34.6. Γενική προειδοποίηση σχετικά με τους κινδύνους τροποποιήσεων ή προσθήκων στο σύστημα ακινητοποίησης. αυτές οι τροποποιήσεις ή προσθήκες καθιστούν αυτομάτως άκυρο το πιστοποιητικό τοποθέτησης που αναφέρεται στην παράγραφο. 34.2. ανωτέρω.
35. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ Ή ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- Κάθε τροποποίηση του τύπου του συστήματος ακινητοποίησης ή του τύπου οχήματος πρέπει να κοινοποιείται στην αρμόδια διοικητική αρχή που ενέκρινε αυτό τον τύπο συστήματος ακινητοποίησης.
- Η αρχή αυτή δύναται:
- α) είτε να θεωρήσει ότι οι επελθούσες τροποποιήσεις είναι απίθανο να έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις και ότι σε κάθε περίπτωση το σύστημα ακινητοποίησης ή το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις προδιαγραφές· ή
- β) να απαιτήσει από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών μία πρόσθετη έκθεση δοκιμής για ορισμένες ή για όλες τις δοκιμές που περιγράφονται στις παραγράφους 31., 32. και 33. του παρόντος κανονισμού.
- Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 29.3. ανωτέρω.
- Η αρμόδια αρχή που εκδίδει την επέκταση της έγκρισης αποδίδει αριθμό πρωτοκόλλου σε όλα τα έντυπα κοινοποίησης που συντάσσονται για τέτοιου είδους επεκτάσεις.
36. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής θα πληρούν, παράλληλα με εκείνες που περιγράφονται στο προσάρτημα 2 της Συμφωνίας (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Αναθ.2), τις εξής απαιτήσεις:
- 36.1. Κάθε όχημα εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι κατασκευασμένο έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο πληρώντας τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 31., 32. και 33. ανωτέρω.
- 36.2. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η συνήθης συχνότητα διενέργειας των ελέγχων αυτών ορίζεται σε διετή βάση.
37. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 37.1. Η έγκριση που χορηγείται για τύπο συστήματος ακινητοποίησης ή τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην ανωτέρω παράγραφο 36.
- 37.2. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση την οποία έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με έντυπο που έχει ως βάση τα υποδείγματα των παραρτημάτων III και IV του παρόντος κανονισμού.

38. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει πλήρως την κατασκευή ενός τύπου συστήματος ακινητοποίησης ή τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει την αρχή που χορήγησε την έγκριση.
- Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω υπηρεσία ενημερώνει σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με έντυπο κοινοποίησης που έχει ως βάση το υπόδειγμα του παραρτήματος IV του παρόντος κανονισμού.
39. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
- 39.1. **Έγκριση τύπου ενός συστήματος ακινητοποίησης**
- 39.1.1. 36 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 4 της σειράς τροποποιήσεων 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις μόνο εάν ο προς έγκριση τύπος κατασκευαστικού μέρους ή η χωριστή τεχνική μονάδα ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 4 της σειράς τροποποιήσεων 01.
- 39.1.2. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να χορηγούν εγκρίσεις για τους τύπους κατασκευαστικών μερών ή για χωριστές τεχνικές μονάδες που πληρούν τις απαιτήσεις της αρχικής διατύπωσης του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων, με την προϋπόθεση ότι το κατασκευαστικό μέρος ή η τεχνική μονάδα προορίζεται ως υποκατάστατο για να τοποθετηθεί σε χρησιμοποιούμενα οχήματα και ότι δεν θα ήταν τεχνικά εφικτό να τοποθετηθεί ένα εξάρτημα ή χωριστή τεχνική μονάδα που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 4 της σειράς τροποποιήσεων 01.
- 39.2. **Έγκριση τύπου οχήματος**
- 39.2.1. 36 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 4 της σειράς τροποποιήσεων 01, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό θα χορηγούν εγκρίσεις μόνον αν ο προς έγκριση τύπος οχήματος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού όπως τροποποιήθηκε από το συμπλήρωμα 4 της σειράς τροποποιήσεων 01.
40. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ
- Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού υποβάλλουν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης, και των διοικητικών τμημάτων που χορηγούν εγκρίσεις και στα οποία πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα πιστοποίησης έγκρισης, επέκτασης έγκρισης και απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδόθηκε από: Ονομασία υπηρεσίας:

.....

Αφορά: ⁽²⁾

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Τύπου συστήματος συναγερμού οχήματος (ΣΣΟ) με βάση το μέρος I του κανονισμού αριθ. 97

Αριθ. έγκρισης:

Αριθ. επέκτασης:

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα:
2. Τύπος:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύνομη περιγραφή του ΣΣΟ και του συστήματος ακινητοποίησης (εάν υπάρχει):
6. Τύπος οχήματος στον οποίο έχει δοκιμαστεί το ΣΣΟ:
7. Σύστημα που υποβλήθηκε για έγκριση στην:
8. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης:
9. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
10. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
11. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
12. Λόγος (-οι) επέκτασης της έγκρισης:
13. Εάν υφίσταται, θέση του σήματος έγκρισης επάνω στα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία:
14. Τόπος:
15. Ημερομηνία:
16. Υπογραφή:
17. Τα ακόλουθα έγγραφα που φέρουν τον ανωτέρω αριθμό έγκρισης προσαρτώνται στην παρούσα κοινοποίηση:

κατάλογος των σαφώς προσδιοριζόμενων κατασκευαστικών στοιχείων του ΣΣΟ·

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στην διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

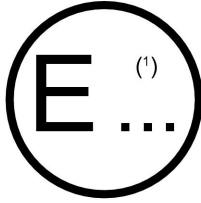
(¹) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση τύπου (βλ. διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

(²) Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]

Αφορά: ⁽²⁾

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εκδόθηκε από: Ονομασία υπηρεσίας:

.....
.....
.....

τύπου οχήματος όσον αφορά στο σύστημα συναγερμού του βάσει του μέρους 2 του κανονισμού αριθ. 97

Αριθ. έγκρισης:

Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύνομη περιγραφή:
6. Όχημα υποβληθέν προς έγκριση την:
7. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης:
8. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
9. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
10. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
11. Λόγος (-οι) επέκτασης της έγκρισης:
12. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
13. Τόπος:
14. Ημερομηνία:
15. Υπογραφή:
16. Τα ακόλουθα έγγραφα, με τον προαναφερόμενο αριθμό έγκρισης προσαρτώνται στην παρούσα κοινοποίηση:

κατάλογος κατασκευαστικών μερών, που προσδιορίζει τα συστήματα συναγερμού τα οποία μπορούν να τοποθετηθούν στον τύπο οχήματος·

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στην διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

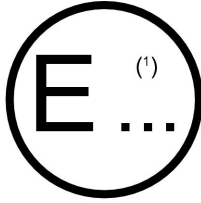
⁽¹⁾ Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση τύπου (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

⁽²⁾ Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]

Αφορά: ⁽²⁾

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εκδόθηκε από: Ονομασία της υπηρεσίας:

.....
.....
.....

τύπου συστήματος ακινητοποίησης βάσει του μέρους III του κανονισμού αριθ. 97

Αριθ. έγκρισης:

Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή τύπος του συστήματος ακινητοποίησης:
2. Τύπος συστήματος ακινητοποίησης:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Συνοπτική περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης:
6. Τύποι οχημάτων στους οποίους έχει δοκιμαστεί το σύστημα ακινητοποίησης:
7. Εφόσον υφίσταται, τύποι οχημάτων στους οποίους προορίζεται να τοποθετηθεί το σύστημα ακινητοποίησης:
8. Όχημα υποβληθέν προς έγκριση την:
9. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης:
10. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
11. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
12. Χορήγηση/επέκταση/απόρριψη/ανάκληση έγκρισης ⁽²⁾
13. Λόγος(-οι) επέκτασης της έγκρισης:
14. Εάν εφαρμόζεται, θέση του (των) σήματος(-ων) έγκρισης επάνω στα κύρια κατασκευαστικά στοιχεία:
15. Τόπος:
16. Ημερομηνία:
17. Υπογραφή:
18. Τα ακόλουθα έγγραφα που φέρουν τον ανωτέρω αριθμό έγκρισης προσαρτώνται στην παρούσα κοινοποίηση:
 - κατάλογος των σαφώς προσδιοριζόμενων κύριων κατασκευαστικών στοιχείων που αποτελούν το σύστημα ακινητοποίησης:
 - κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στην διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

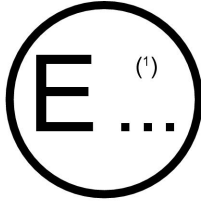
(¹) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση τύπου (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

(²) Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΟΙΝΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]

Αφορά: ⁽²⁾

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εκδόθηκε από: Ονομασία της υπηρεσίας:

.....
.....
.....

τύπου οχήματος όσον αφορά το σύστημα ακινητοποίησής του βάσει του μέρους III του κανονισμού αριθ. 97

Αριθ. έγκρισης:

Αριθ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύντομη περιγραφή:
6. Όχημα υποβληθέν προς έγκριση την:
7. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης:
8. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
9. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την υπηρεσία αυτή:
10. Η έγκριση χορηγήθηκε/επεκτάθηκε/απορρίφθηκε/ανακλήθηκε ⁽²⁾
11. Λόγος(-οι) επέκτασης της έγκρισης:
12. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
13. Τόπος:
14. Ημερομηνία:
15. Υπογραφή:

16. Τα ακόλουθα έγγραφα που φέρουν τον ανωτέρω αριθμό έγκρισης προσαρτώνται στην παρούσα κοινοποίηση:

σύντομη περιγραφή του συστήματος ακινητοποίησης και των κατασκευαστικών μερών του οχήματος στα οποία επενεργεί;

κατάλογος των φακέλων που έχουν κατατεθεί στην διοικητική υπηρεσία η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου και ο οποίος μπορεί να ληφθεί με αίτηση.

⁽¹⁾ Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση τύπου (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

⁽²⁾ Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

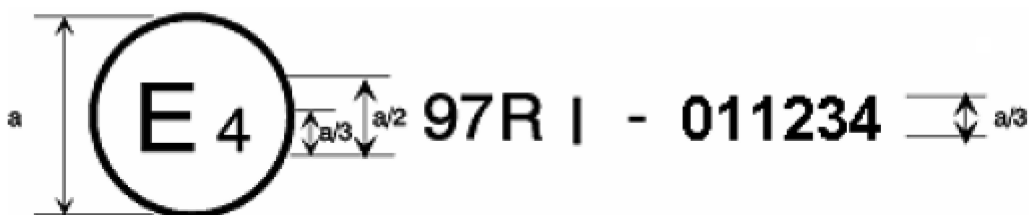
ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Υπόδειγμα Α

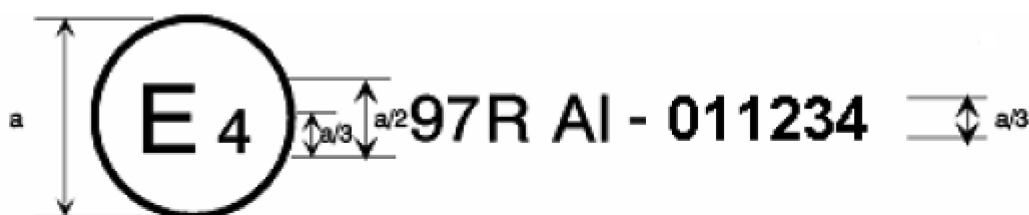
Διάγραμμα 1



Διάγραμμα 2



Διάγραμμα 3



$a = 8 \text{ mm min.}$

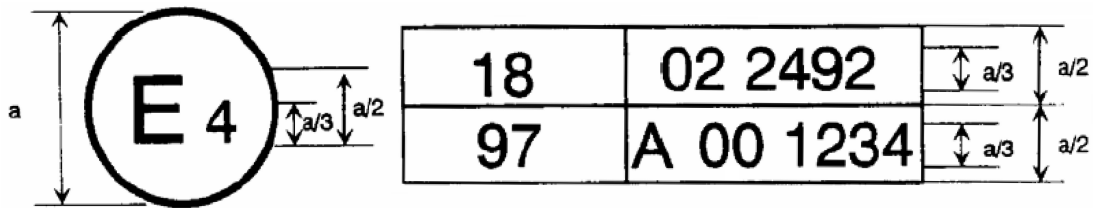
Το ανωτέρω σήμα έγκρισης 1 τοποθετημένο σε όχημα ή σε ένα ΣΣΟ δείχνει ότι ο σχετικός τύπος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 97, όπως έχει τροποποιηθεί από τη 01 σειρά τροποποιήσεων, με την έγκριση αριθ. 011234.

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης 2 τοποθετημένο σε όχημα ή σε διάταξη ακινητοποίησης δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 97, όπως έχει τροποποιηθεί από τη 01 σειρά τροποποιήσεων, με την έγκριση αριθ. 011234.

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης 3 τοποθετημένο σε όχημα ή σε ΣΣΟ και σε διάταξη ακινητοποίησης δείχνει ότι ο σχετικός τύπος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 97, όπως έχει τροποποιηθεί από τη 01 σειρά τροποποιήσεων, με την έγκριση αριθ. 011234.

Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης υποδηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 97, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροπολογιών 01.

Υπόδειγμα Β



$a = 8 \text{ mm min.}$

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 18 (*) / και 97.

Τα δύο πρώτα ψηφία των αριθμών έγκρισης υποδηλώνουν ότι, κατά τις ημερομηνίες που χορηγήθηκαν οι σχετικές εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 18 περιελάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 02, και ο κανονισμός αριθ. 97 τη σειρά τροποποιήσεων 01.

(*) Ο δεύτερος αριθμός αναφέρεται ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Ο υπογεγραμμένος
(επώνυμο και όνομα)

Βεβαιώνω ότι το κατωτέρω σύστημα συναγερμού οχήματος/σύστημα ακινητοποίησης (*):

Κατασκευαστής:

Τύπος:

είναι καθ' όλα σύμφωνο προς τον τύπο που εγκρίθηκε

Έγινε στην: την:
(τόπος έγκρισης) (ημερομηνία)

όπως περιγράφεται στο έντυπο κοινοποίησης με αριθμό έγκρισης

Αναγνώριση του κύριου κατασκευαστικού στοιχείου (των κύριων κατασκευαστικών στοιχείων):

Κατασκευαστικό στοιχείο:	Σήμανση:
.....
.....

Έγινε στην: την:

Πλήρης διεύθυνση και σφραγίδα του κατασκευαστή:

.....

.....

Υπογραφή: (παρακαλούμε διευκρινίστε τη θέση εργασίας)

(*) Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Ο υπογεγραμμένος
επαγγελματίας τεχνικός εγκατάστασης πιστοποιώ ότι το κατωτέρω σύστημα συναγερμού οχήματος
τοποθετήθηκε από εμένα τον ίδιο σύμφωνα με τις οδηγίες τοποθέτησης του κατασκευαστή του συστήματος.

Περιγραφή του οχήματος:

Κατασκευαστής:

Τύπος:

Αριθμός σειράς:

Αριθμός κυκλοφορίας:

Περιγραφή του συστήματος συναγερμού του οχήματος/του συστήματος ακινητοποίησης (1)

Κατασκευαστής:

Τύπος:

Αριθμός έγκρισης τύπου:

Τόπος: ΤΗΝ:

Πλήρης διεύθυνση και σφραγίδα του τεχνικού τοποθέτησης:

.....

.....

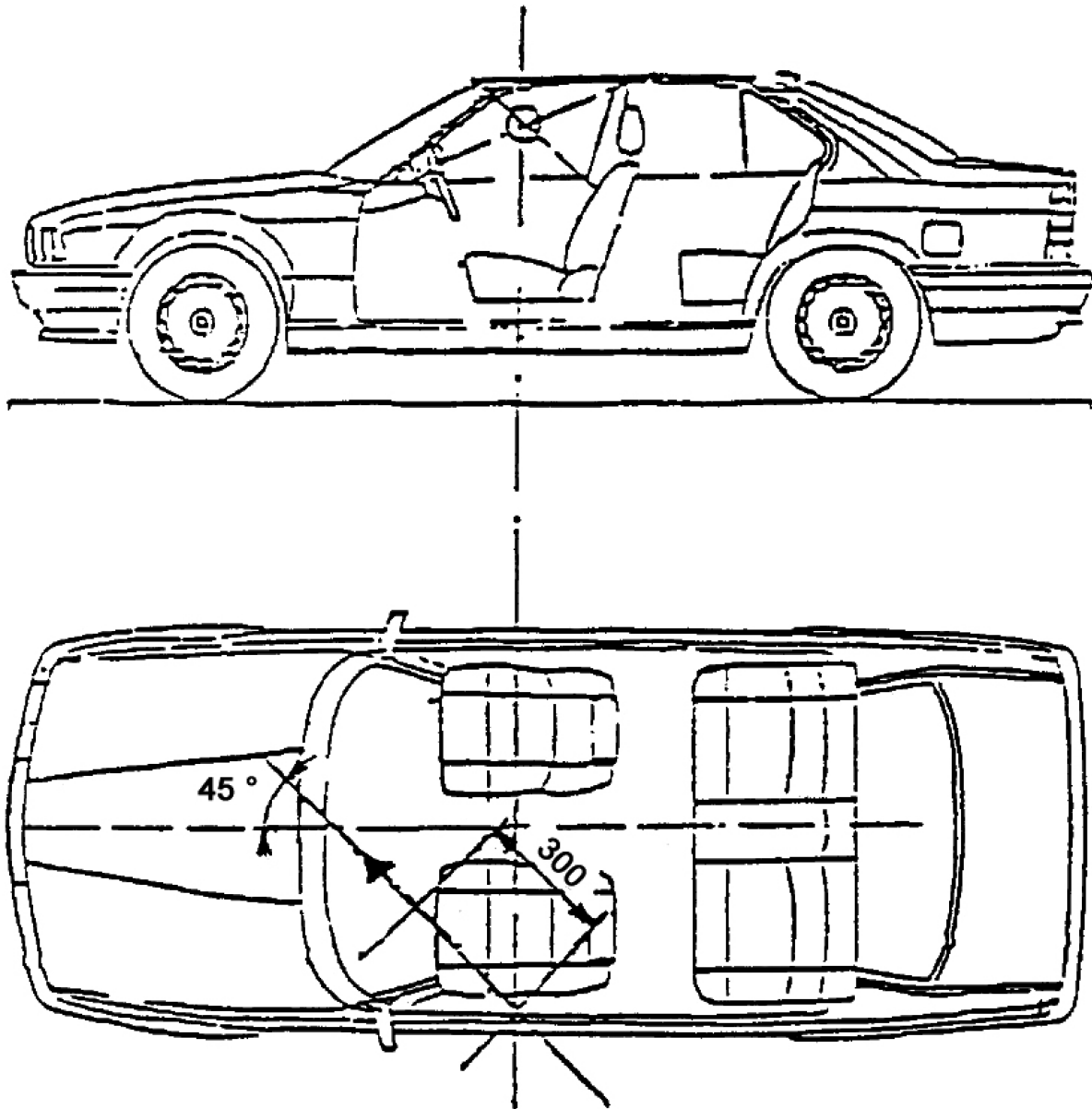
Υπογραφή: (παρακαλούμε διευκρινίστε τη θέση εργασίας)

(1) Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ 7.2.11. ΚΑΙ 19

Δοκιμή συστημάτων προστασίας θαλάμου επιβατών



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

ΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

Σημείωση: Για τον έλεγχο της ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας εφαρμόζεται ή η παράγραφος 1 ή η παράγραφος 2, ανάλογα με τις εγκαταστάσεις διενέργειας δοκιμών.

1. ΜΕΘΟΔΟΣ ISO

Θωράκιση έναντι διαταραχών στις γραμμές τροφοδότησης

Εφαρμόζετε τους παλμούς δοκιμής 1, 2, 3α, 3β, 4 και 5, σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 7637-1:1990 στις γραμμές τροφοδότησης καθώς και στις άλλες συνδέσεις συστήματος συναγερμού οχήματος/συναγερμού που ενδέχεται να είναι λειτουργικά συνδεδεμένες με τις γραμμές τροφοδότησης.

Σύστημα συναγερμού οχήματος/συναγερμού σε θέση απενεργοποίησης

Πρέπει να εφαρμόζονται οι παλμοί δοκιμής 1 έως 5 με βαθμό σφοδρότητας III. Η απαιτούμενη λειτουργική κατάσταση για όλους τους εφαρμοζόμενους παλμούς δοκιμής είναι η Α.

Σύστημα συναγερμού οχήματος/συναγερμού σε θέση ενεργοποίησης

Πρέπει να εφαρμόζονται οι παλμοί δοκιμής 1 έως 5. Οι απαιτούμενες λειτουργικές καταστάσεις για όλους τους εφαρμοζόμενους παλμούς δοκιμής παρατίθενται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Επίπεδο δοκιμής/Λειτουργική κατάσταση (για γραμμές τροφοδότησης)

Αρ. παλμού δοκιμής	Επίπεδο δοκιμής	Λειτουργική κατάσταση
1	III	C
2	III	A
3a	III	C
3b	III	A
4	III	B
4	I	A
5	III	A

Θωράκιση έναντι διαταραχών σε σύζευξη με γραμμές σήματος

Οι ακροδέκτες που δεν είναι συνδεδεμένοι με γραμμές τροφοδότησης (π.χ. ειδικές γραμμές σήματος) υποβάλλονται σε δοκιμή σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO/DIS 7637: 1993 μέρος 3. Οι απαιτούμενες λειτουργικές καταστάσεις για όλους τους εφαρμοζόμενους παλμούς δοκιμής παρατίθενται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Επίπεδο δοκιμής/Λειτουργική κατάσταση (για γραμμές σήματος)

Αριθ. παλμού δοκιμής	Επίπεδο δοκιμής	Λειτουργική κατάσταση
3a	III	C
3b	III	A

Θωράκιση έναντι διαταραχών λόγω ακτινοβολούμενων υψηλών συχνοτήτων

Η δοκιμή θωράκισης του ΣΣΟ/ΣΟ ενός οχήματος μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 10, σειρά τροποποιήσεων 02 και τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στο παράρτημα VI για τα οχήματα και στο παράρτημα IX για χωριστές τεχνικές μονάδες.

Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

Η θωράκιση έναντι των ηλεκτρικών διαταραχών πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με την τεχνική έκθεση ISO/TR 10605-1993.

Ακτινοβολούμενες εκπομπές

Οι δοκιμές πρέπει να διεξαχθούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 10, σειρά τροποποιήσεων 02 και τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στα παραρτήματα IV και V για τα οχήματα και στα παραρτήματα VII και VIII για τις χωριστές τεχνικές μονάδες.

2. ΜΕΘΟΔΟΣ IEC

Ηλεκτρομαγνητικό πεδίο

Το ΣΣΟ/ΣΟ υποβάλλεται στη βασική δοκιμή. Υφίσταται το ηλεκτρομαγνητικό πεδίο που περιγράφεται στη δημοσίευση IEC 839-1-3-1998 δοκιμή A-13, με φάσμα συχνοτήτων από 20 έως και 1 000 Mhz και με επίπεδο ισχύος πεδίου 30 V/m

Επί πλέον, το ΣΣΟ/ΣΟ υποβάλλεται στις δοκιμές σύνδεσης και σύζευξης ηλεκτρικών μεταβατικών στοιχείων που περιγράφονται στο διεθνές πρότυπο ISO 7637 μέρη 1:1990, 2:1990 και 3:1993, κατά την επιλογή του κατασκευαστή.

Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

Το ΣΣΟ/ΣΟ υποβάλλεται στη βασική δοκιμή. Υποβάλλεται σε δοκιμή θωράκισης έναντι των ηλεκτροστατικών εκκενώσεων, όπως περιγράφεται είτε στο EN 61000-4-2 είτε στο ISO/TR 10605-1993, κατά την επιλογή του κατασκευαστή.

Ακτινοβολούμενες εκπομπές

Το σύστημα συναγερμού οχήματος/συναγερμού υποβάλλεται σε δοκιμή καταστολής των διαταραχών στις ραδιοσυχνότητες, σύμφωνα με τις δοκιμές που ορίζονται στον κανονισμό αριθ. 10, σειρά τροποποιήσεων 02 και σύμφωνα με τις μεθόδους δοκιμών που περιγράφονται στα παραρτήματα IV και V για τα οχήματα και στα παραρτήματα VII και VIII για χωριστές τεχνικές μονάδες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ

1. Ο κύλινδρος του κλειθρου δεν πρέπει να εξέχει άνω του 1 mm από το περίβλημα και το εξέχον τμήμα πρέπει να είναι κωνικό.
 2. Ο αρμός μεταξύ του πυρήνα του κυλίνδρου και του περιβλήματός του πρέπει να αντέχει σε δύναμη εφελκυσμού 600 N και σε ροπή στρέψεως 25 Nm.
 3. Το κλειθρο πρέπει να διαθέτει κλείστρο του κυλίνδρου.
 4. Το σχέδιο του κλειδιού πρέπει να έχει τουλάχιστον 1 000 πραγματικές παραλλαγές.
 5. Το κλειθρο δεν πρέπει να μπορεί να λειτουργήσει με κλειδι το οποίο διαφέρει έστω και κατά ένα συνδυασμό από το κλειδι που ταιριάζει στο κλειθρο.
 6. Το εξωτερικό άνοιγμα του κλειθρου πρέπει να είναι καλυμμένο ή κατά άλλο τρόπο προστατευμένο από την εισχώρηση σκόνης ή νερού.
-

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δικαίο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελεγχθούν στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς UN-ECE, δηλ. του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

**Κανονισμός αριθ. 102 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) —
Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση:**

I. Συσκευής κλειστής ζεύξης (CCD)

II. Οχημάτων όσον αφορά την εγκατάσταση εγκεκριμένου τύπου CCD

Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 13 Δεκεμβρίου 1996

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί

ΤΜΗΜΑ I

3. Αίτηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές
6. Τροποποίηση τύπου CCD και επέκταση έγκρισης
7. Συμμόρφωση της παραγωγής
8. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής
9. Οριστική παύση παραγωγής
10. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών

ΤΜΗΜΑ II

11. Αίτηση έγκρισης
12. Έγκριση
13. Απαιτήσεις σχετικά με την εγκατάσταση εγκεκριμένης συσκευής CCD
14. Τροποποίηση τύπου και επέκταση έγκρισης
15. Συμμόρφωση της παραγωγής
16. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής
17. Οριστική παύση παραγωγής
18. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης καθώς και των διοικητικών υπηρεσιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- Παράρτημα I — Κοινοποίηση (Ενότητα I)
Παράρτημα II — Κοινοποίηση (Ενότητα II)
Παράρτημα III — Παράδειγμα σήματος έγκρισης τύπου
Παράρτημα IV — Απαιτήσεις σχετικά με τις δοκιμές και τις επιδόσεις

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
- 1.1. Ο παρών κανονισμός αφορά οχήματα των κατηγοριών N₂, N₃, O₃ και O₄.
2. ΟΡΙΣΜΟΙ
- 2.1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - 2.1.1. Ως «συσκευή κλειστής ζεύξης (CCD)» νοείται συσκευή η οποία παρέχει αυτόματα επαρκή χώρο μεταξύ των αμαξωμάτων των ρυμουλκών και των ρυμουλκούμενων όταν απαιτείται πρόσθετη απόσταση κατά τη μεταξύ τους γωνιακή κίνηση. Οι συσκευές ζεύξης που δεν ρυθμίζουν τα μήκη και/ή τις γωνίες στο εσωτερικό τους δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό·
 - 2.1.2. Ως «έγκριση συσκευής» νοείται η έγκριση ενός τύπου συσκευής κλειστής ζεύξης ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο τμήμα I κατωτέρω·
 - 2.1.3. Ως «έγκριση οχήματος» νοείται η έγκριση οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση εγκεκριμένης συσκευής κλειστής ζεύξης·
 - 2.1.4. Ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα τα οποία δεν διαφέρουν ουσιωδώς σε σημεία, όπως:
 - 2.1.4.1. Η κατασκευή και ο τύπος της συσκευής κλειστής ζεύξης·
 - 2.1.4.2. Το μήκος και το πλάτος του οχήματος·
 - 2.1.4.3. Η μάζα των οχημάτων·
 - 2.1.4.4. Τα σημεία σύνδεσης της συσκευής κλειστής ζεύξης·
 - 2.1.4.5. Η περιγραφή του οχήματος (π.χ. φορτηγό, ελκυστήρας, ρυμουλκούμενο, ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο έλξης)·
 - 2.1.4.6. Το σύστημα διεύθυνσης (π.χ. βοηθητικό σύστημα διεύθυνσης, σύστημα διεύθυνσης του ρυμουλκούμενου).
 - 2.1.5. Ως «τύπος συσκευής κλειστής ζεύξης» νοούνται οι συσκευές οι οποίες δεν διαφέρουν ουσιωδώς σε σημεία όπως:
 - 2.1.5.1. Η κατασκευή και ο τύπος της συσκευής·
 - 2.1.5.2. Η αρχή λειτουργίας·
 - 2.1.5.3. Το μέσο σύνδεσης στα οχήματα·
 - 2.1.5.4. Οι συνολικές διαστάσεις στην ελάχιστη και μέγιστη επέκταση·
 - 2.1.5.5. Τα όρια των γωνιών λειτουργίας·
 - 2.1.5.6. Τα κινητικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τις γωνίες συναρμογής·
 - 2.1.6. «Αυτόματη διαδικασία ζεύξης» Η απαίτηση της αυτόματης ζεύξης καλύπτεται εφόσον η όπισθεν κίνηση του ρυμουλκού επί του ρυμουλκούμενου επαρκεί για την πλήρη και ορθή συνάρμοση της ζεύξης, την αυτόματη ασφάλισή της και την ένδειξη της ορθής συνάρμοσης των διατάξεων ασφάλισης χωρίς οποιαδήποτε εξωτερική παρέμβαση.

ΤΜΗΜΑ I

ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΚΛΕΙΣΤΗΣ ΖΕΥΞΗΣ (CCD)

3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 3.1. Η αίτηση έγκρισης μιας κλειστής συσκευής ζεύξης (CCD) υποβάλλεται από τον κατασκευαστή της CCD ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

- 3.2. Συνοδεύεται από:
- 3.2.1. Εις τριπλούν, αναλυτική περιγραφή και σχέδια υπό κλίμακα με πλήρεις διαστάσεις της CCD και τη μέθοδο εγκατάστασης. Τα υποβαλλόμενα έγγραφα πρέπει να αποδεικνύουν, μέχρι πλήρους ικανοποίησης της αρμόδιας αρχής, ότι η CCD θα λειτουργεί αξιόπιστα και με ασφάλεια.
- 3.2.2. Δείγμα του προς έγκριση τύπου CCD.
- 3.2.3. Επιλέγεται συνδυασμός οχημάτων στα οποία έχει τοποθετηθεί η προς έγκριση CCD και τα οποία αντιπροσωπεύουν τη δυσμενέστερη περίπτωση, σε συνδυασμό με την αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τεχνική υπηρεσία, η οποία λαμβάνει υπόψη πτυχές όπως την ανάρτηση, τη μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα και τις διαστάσεις, το μεταξόνιο, τον αριθμό και τη θέση των αξόνων και των ακραίων θέσεων της συσκευής κλειστής ζεύξης. Εάν ζητηθεί από την τεχνική υπηρεσία, παρέχονται περισσότεροι συνδυασμοί οχημάτων.
- 3.3. Πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, η αρμόδια αρχή επαληθεύει την καταλληλότητα των μέτρων που διασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής.
4. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 4.1. Όλα τα εξαρτήματα για την εγκατάσταση και την ασφαλή λειτουργία μιας συσκευής κλειστής ζεύξης (π.χ. εξαρτήματα που υπόκεινται σε δυνάμεις ρυμούλκησης ή/και σε δυνάμεις του συστήματος διεύθυνσης τα οποία είναι τοποθετημένα στο σασί του ρυμουλκού ή του ρυμουλκούμενου, και συστήματα ελέγχου) υπόκεινται σε έγκριση τύπου.
- 4.2. Αν η συσκευή CCD που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 παρακάτω, χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου CCD.
- 4.3. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται εκχωρείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (00 για τον κανονισμό στην παρούσα μορφή του) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στον κανονισμό κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο CCD.
- 4.4. Η κοινοποίηση έγκρισης ή επέκτασης ή απόρριψης έγκρισης τύπου CCD σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πραγματοποιείται προς τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω εντύπου που συμμορφώνεται προς το υπόδειγμα του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.
- 4.5. Σε κάθε CCD που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο οχήματος, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο, το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, τοποθετείται διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 4.5.1. Κύκλο στο εσωτερικό του οποίου αναγράφεται το γράμμα «E» ακολουθούμενο από τον χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας που χορήγησε την έγκριση ⁽¹⁾,
- 4.5.2. Τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης, δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στην παράγραφο 4.5.1.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για τη Δημοκρατία της Τσεχίας, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (άνευ αντιστοιχίας), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 (άνευ αντιστοιχίας), 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30-36 (άνευ αντιστοιχίας), 37 για την Τουρκία. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη Συμφωνία σχετικά με την αναγνώριση των εγκρίσεων των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών μηχανοκίνητων οχημάτων, και οι αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 4.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 4.7. Στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού παρέχονται παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.
5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
- 5.1. Γενικά
- 5.1.1. Η CCD σχεδιάζεται, κατασκευάζεται και συναρμολογείται κατά τρόπον ώστε ένα όχημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί CCD να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού υπό κανονικές συνθήκες οδικής χρήσης. Οι συσκευές ζεύξης καθαυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 55. Λαμβάνονται υπόψη και οι πρόσθετες δυνάμεις από τη συναρμολογημένη CCD που ενδέχεται να επηρεάζουν τη λειτουργία.
- 5.1.2. Η λειτουργία της CCD είναι αυτόματη. Ακόμη και η όπισθεν κίνηση του συνδυασμού κλειστής ζεύξης πρέπει να είναι εφικτή χωρίς χειροκίνητο χειρισμό της CCD.
- 5.1.3. ⁽¹⁾ Ειδικότερα, η CCD σχεδιάζεται, κατασκευάζεται και συναρμολογείται ώστε να είναι ανθεκτική σε κάθε είδους ενδεχόμενη καταπόνηση, διάβρωση και γήρανση (π.χ. κραδασμός, υγρασία, ακραίες θερμοκρασίες).
- 5.1.4. Η CCD παρέχει τη δυνατότητα στα οχήματα να κινούνται σε ευθεία γραμμή επί επίπεδου δρόμου, χωρίς να υποβάλλεται το σύστημα διεύθυνσης σε τυχόν μη κανονική καταπόνηση, είτε όταν το όχημα κινείται μπροστά, είτε κινείται με την όπισθεν.
- 5.1.5. Βλάβες συστημάτων
- 5.1.5.1. Τυχόν βλάβη στο ηλεκτρικό σύστημα και/ή στο σύστημα ελέγχου της CCD, ενώ το όχημα βρίσκεται εν κινήσει, προκαλεί την επέκταση της ζεύξης και την παραμονή της σε αυτήν τη θέση. Ο χωρισμός του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου πρέπει να αποτρέπεται υπό οιοδήποτε συνθήκες χρήσης με μηχανικά μέσα.
- 5.1.5.2. Τυχόν βλάβη στο ηλεκτρικό σύστημα και/ή στο σύστημα ελέγχου πρέπει να υποδεικνύεται στον οδηγό μέσω ακουστικού ή οπτικού σήματος.
- 5.1.6. Όταν τα οχήματα δεν κινούνται, δεν πρέπει να παρουσιάζεται καμία ανεξέλεγκτη κίνηση της CCD υπό οιοδήποτε συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης της μακροχρόνιας στάθμευσης σε ανηφορικό δρόμο.
- 5.1.7. Μη αυτόματη κίνηση της CCD δύναται να πραγματοποιείται μόνον όταν το όχημα είναι ακίνητο. Στη μονάδα ελέγχου τοποθετείται μόνιμα οδηγία για την εφαρμογή του χειρόφρενου του ρυμουλκού.
- 5.1.7.1. Η εν λόγω λειτουργία ελέγχεται μέσω μονάδας διπλού ελέγχου.
- 5.1.7.2. Η εν λόγω μονάδα ελέγχου πρέπει να τοποθετείται εκτός της καμπίνας του οδηγού και σε τέτοια θέση ώστε ο χειριστής να μην εκτίθεται σε κίνδυνο από την κίνηση του ρυμουλκούμενου και να μπορεί να έχει εποπτεία της επικίνδυνης περιοχής μεταξύ των οχημάτων με μια ματιά.
- 5.1.7.3. Δεν πρέπει να είναι εφικτό το κλειδί της μονάδας ελέγχου στη θέση λειτουργίας ούτε ο ακούσιος χειρισμός της.
- 5.1.7.4. Η κίνηση του ρυμουλκούμενου πραγματοποιείται χωρίς τραντάγματα και με ταχύτητα που δεν υπερβαίνει τα 50 mm/sec.
- 5.1.7.5. Η αποδέσμευση μιας διάταξης ελέγχου πρέπει να σταματά την κίνηση αμέσως.

⁽¹⁾ Μέχρις ότου υπάρξει συμφωνία σχετικά με ομοιογενείς διαδικασίες δοκιμών, οι κατασκευαστές παρέχουν στις τεχνικές υπηρεσίες τις διαδικασίες και τα αποτελέσματα των δοκιμών τους.

- 5.1.8. Η κίνηση προς τα μπρος του ρυμουλκού δεν πρέπει να προκαλεί την όπισθεν κίνηση του ρυμουλκούμενου σε σχέση με το οδόστρωμα.

Όπισθεν κίνηση του ρυμουλκού έως 30 mm επιτρέπεται μόνο για λόγους αλλαγής και αντίδρασης.

- 5.1.9. Μετά από σχετική γωνιακή κίνηση μεταξύ του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου, η CCD πρέπει να επιστρέφει στην κανονική θέση λειτουργίας με τη μικρότερη δυνατή απόσταση για κίνηση προς τα μπρος, σύμφωνα με το παράρτημα IV.

- 5.1.10. Η λειτουργία της CCD δεν επηρεάζει τη δυναμική ευστάθεια του συνδυασμού. Η απαίτηση αυτή ελέγχεται στο πλαίσιο των δοκιμών που περιγράφονται στο παράρτημα IV.

- 5.1.11. Η CCD σχεδιάζεται με σκοπό να παρέχει στα οχήματα τη δυνατότητα ζεύξης ή απόζευξης. Όλες οι λειτουργίες ζεύξης είναι αυτόματες, συμπεριλαμβανομένων των μηχανικών διατάξεων ελέγχου και των εξαρτημάτων που υπόκεινται στις δυνάμεις ρυμούλκησης και/ή στις δυνάμεις του συστήματος διεύθυνσης. Η ορθή εμπλοκή του συστήματος θετικής μηχανικής εμπλοκής πρέπει να υποδεικνύεται ή να είναι εύκολα ορατή από την πλευρά του οχήματος στην οποία βρίσκεται η συσκευή ζεύξης. Διαφορετικά, στην καμπίνα του οδηγού πρέπει να τοποθετείται σύστημα ένδειξης εξ αποστάσεως. Επιτρέπεται η χειροκίνητη ζεύξη των γραμμών ελέγχου και τροφοδότησης ισχύος, εφόσον οι συνδέσεις είναι εύκολα προσβάσιμες από θέση στάσης και ο χειρισμός μπορεί να πραγματοποιηθεί με ασφάλεια κατά την οδήγηση, χωρίς οι εν λόγω γραμμές να είναι συνδεδεμένες.

- 5.1.12. Όταν η CCD λειτουργεί, πρέπει να έχει τη δυνατότητα τουλάχιστον των ακόλουθων γωνιακών κινήσεων:

	Πλήρως ρυμουλκούμενο	Ρυμουλκούμενο με ράβδο έλξης	Ημιρυμουλκούμενο
οριζοντίως	± 60°	± 90°	± 90°
κατακόρυφα	± 20°	± 15°	± 12°
αξονικά	± 15°	± 15°	—

- 5.1.13. Όσον αφορά υδραυλικές ή πνευματικές CCD, ένα οπτικό σήμα υποδεικνύει ότι η CCD πρόκειται να φθάσει στη μέγιστη επέκτασή της. Το εν λόγω σήμα μπορεί να είναι το ίδιο με το οπτικό σήμα που αναφέρεται στην παράγραφο 5.1.5.2.

- 5.1.14. Η CCD σχεδιάζεται κατά τρόπον ώστε όταν πραγματοποιείται ζεύξη μεταξύ του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου υπό γωνία διαφορετική από αυτήν που παρατηρείται όταν ο συνδυασμός είναι αποζευγμένος, να μην προκύπτει ακούσια κίνηση του ρυμουλκούμενου ή εσφαλμένη λειτουργία της CCD.

- 5.1.15. Μια πινακίδα όπου προσδιορίζονται η μέγιστη μάζα του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου, όλα τα σημεία λίπανσης και η συχνότητα της λίπανσης, τοποθετείται κατά τρόπον ώστε να είναι σαφώς ορατή ακόμη και όταν το ρυμουλκούμενο είναι σε κατάσταση ζεύξης.

5.2. Δοκιμές

Οι δοκιμές στις οποίες υποβάλλεται η CCD με σκοπό την έγκριση περιγράφονται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού.

6. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ CCD ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

- 6.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου CCD κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που έχει εγκρίνει τον τύπο CCD. Η αρχή αυτή δύναται:

- 6.1.1. Είτε να θεωρήσει ότι οι διεξαχθείσες τροποποιήσεις δεν πιθανολογείται να έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις και ότι η συσκευή συνεχίζει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις ή

- 6.1.2. Να απαιτήσει μια νέα έκθεση δοκιμής από την υπεύθυνη για την διεξαγωγή των δοκιμών τεχνική υπηρεσία.
- 6.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, με προσδιορισμό της τροποποίησης, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 4.3. ανωτέρω.
- 6.3. Η αρμόδια αρχή η οποία έχει χορηγήσει επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για την επέκταση και ενημερώνει σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.
7. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 7.1. Κάθε CCD που εγκρίνεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο, ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 5 ανωτέρω.
- 7.2. Για τη διαπίστωση της τήρησης των απαιτήσεων της παραγράφου 7.1. διεξάγονται κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.
- 7.3. Ειδικότερα, ο κάτοχος έγκρισης οφείλει:
- 7.3.1. να διασφαλίζει την ύπαρξη διαδικασιών για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων·
- 7.3.2. να έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς κάθε εγκεκριμένο τύπο·
- 7.3.3. να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα των δοκιμών καταγράφονται και ότι τα σχετικά έγγραφα παραμένουν διαθέσιμα επί χρονικό διάστημα το οποίο καθορίζεται σε συμφωνία με τη διοικητική υπηρεσία·
- 7.3.4. να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε τύπου δοκιμής προκειμένου να επαληθεύει και να εξασφαλίζει τη σταθερότητα των χαρακτηριστικών του προϊόντος, αφήνοντας περιθώρια για τις αναπόφευκτες αποκλίσεις της βιομηχανικής παραγωγής·
- 7.3.5. να εξασφαλίζει ότι για κάθε τύπο προϊόντος διενεργούνται επαρκείς έλεγχοι και δοκιμές σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή·
- 7.3.6. να διασφαλίζει ότι οποιαδήποτε συλλογή δειγμάτων ή εξαρτημάτων τεκμηριώνει μη συμμόρφωση με τον υπό θεώρηση τύπο δοκιμής συνεπάγεται περαιτέρω δειγματοληψία και δοκιμή. Λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης της αντίστοιχης παραγωγής.
- 7.4. Η αρμόδια αρχή η οποία έχει χορηγήσει έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να επαληθεύει τις εφαρμοζόμενες μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης σε κάθε μονάδα παραγωγής.
- 7.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση, παρουσιάζονται στον ελέγχοντα τη μονάδα επιθεωρητή τα βιβλία δοκιμών και τα αρχεία παρακολούθησης της παραγωγής.
- 7.4.2. Επιτρέπεται να λαμβάνονται από τον επιθεωρητή τυχαία δείγματα που υποβάλλονται σε δοκιμή στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων μπορεί να καθορίζεται ανάλογα με τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργεί ο ίδιος ο κατασκευαστής.
- 7.4.3. Όταν τα επίπεδα ποιότητας κρίνονται ανεπαρκή ή όταν κρίνεται απαραίτητη η επαλήθευση της εγκυρότητας των δοκιμών που διεξήχθησαν κατ' εφαρμογή της παραγράφου 7.4.2. ανωτέρω, ο επιθεωρητής επιλέγει δείγματα, τα οποία θα αποστέλλονται στην τεχνική υπηρεσία που διεξήγαγε τις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- 7.4.4. Επιτρέπεται να διεξάγεται από την αρμόδια αρχή οποιαδήποτε δοκιμή προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.
- 7.4.5. Η συνήθης συχνότητα επιθεωρήσεων που επιτρέπονται από την αρμόδια αρχή είναι μία ανά διετία. Σε περίπτωση που στη διάρκεια μιας εκ των λόγω επιθεωρήσεων καταγραφούν αρνητικά αποτελέσματα, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

8. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 8.1. Η έγκριση που χορηγείται όσον αφορά έναν τύπο CCD, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μπορεί να ανακληθεί, εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 5 ανωτέρω.
- 8.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση την οποία έχει χορηγήσει το ίδιο παλιότερα, το γνωστοποιεί στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.
9. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 9.1. Σε περίπτωση που ο κάτοχος της έγκρισης προχωρήσει σε πλήρη παύση της κατασκευής ενός τύπου CCD ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση, η οποία, εν συνεχεία, ενημερώνει τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.
10. ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
- 10.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την διενέργεια των δοκιμών έγκρισης, καθώς και των διοικητικών αρχών που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία έγκρισης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης ή οριστικής παύσης παραγωγής που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΤΜΗΜΑ II

ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ CCD

11. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 11.1. Η αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση συσκευής CCD εγκεκριμένου τύπου υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.
- 11.2. Συνοδεύεται από τα κατωτέρω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:
- 11.3. Αναλυτική περιγραφή του τύπου του οχήματος και των εξαρτημάτων του οχήματος που συνδέονται με τη CCD, συμπεριλαμβανομένου σχεδίου με διαστάσεις των σημείων στερέωσης καθώς και των πληροφοριών και των εγγράφων που αναφέρονται στο παράρτημα II.
- 11.4. Ύστερα από αίτημα της αρμόδιας αρχής παρέχεται επίσης το έντυπο της έγκρισης (ήτοι, το έντυπο που αναφέρεται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού) κάθε τύπου της CCD.
- 11.5. Πρέπει να προσκομίζεται όχημα, αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος και το οποίο διαθέτει CCD, στην τεχνική υπηρεσία που διεξάγει τη δοκιμή έγκρισης.
- 11.5.1. Ένα όχημα που δεν διαθέτει το σύνολο των απαιτούμενων για τον συγκεκριμένο τύπο κατασκευαστικών στοιχείων, δύναται να γίνει αποδεκτό, εφόσον ο αιτών είναι σε θέση να αποδείξει, μέχρι πλήρους ικανοποίησης της αρμόδιας αρχής, ότι η έλλειψη των κατασκευαστικών στοιχείων δεν επηρεάζει στο ελάχιστο τα αποτελέσματα της επιθεώρησης όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

- 11.6. Η αρμόδια αρχή επαληθεύει, πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, την ύπαρξη των κατάλληλων μέτρων που εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής.
- 11.7. Παρέχονται ειδικές οδηγίες χειρισμού για λειτουργίες ζεύξης που διαφέρουν από τις συνήθεις, στις οποίες, ειδικότερα, πρέπει να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη ζεύξη και την απόζευξη με διαφορετικούς τρόπους λειτουργίας (π.χ. γωνιακές θέσεις). Κάθε όχημα πρέπει να συνοδεύεται από τέτοιες ειδικές οδηγίες χειρισμού.
12. ΕΓΚΡΙΣΗ
- 12.1. Αν το όχημα που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι εφοδιασμένο με εγκεκριμένη CCD και ικανοποιεί τις απαιτήσεις της παραγράφου 13 κατωτέρω, χορηγείται έγκριση του συγκεκριμένου τύπου οχήματος.
- 12.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται εκχωρείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (00 για τον κανονισμό στην παρούσα μορφή του) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στον κανονισμό κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλον τύπο οχήματος.
- 12.3. Η έγκριση, η επέκταση ή η απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου σύμφωνου με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.
- 12.4. Σε κάθε όχημα που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο οχήματος, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο, το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, τοποθετείται διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:
- 12.4.1. έναν κύκλο που περικλείει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από το διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση·⁽¹⁾
- 12.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης, δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στην παράγραφο 12.4.1.
- 12.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί στο πλαίσιο ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στην παράγραφο 12.4.1. Σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης καθώς και τα επιπλέον σύμβολα όλων των κανονισμών δυνάμει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τίθενται σε κάθετες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που ορίζεται στην παράγραφο 12.4.1.
- 12.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.
- 12.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.
- 12.8. Στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού παρέχονται παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.
13. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ CCD
- 13.1. Όταν η CCD εγκατασταθεί στο όχημα, οι απαιτήσεις του τμήματος I, παράγραφος 5.1., εξαιρουμένης της παραγράφου 5.1.12., πρέπει να πληρούνται παρά τις τυχόν επιδράσεις από τη λειτουργία του οχήματος.

⁽¹⁾ 1 για τη Γερμανία, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για τη Δημοκρατία της Τσεχίας, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 (άνευ αντιστοιχίας), 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία, 22 για τη Ρωσική Ομοσπονδία, 23 για την Ελλάδα, 24 (άνευ αντιστοιχίας), 25 για την Κροατία, 26 για τη Σλοβενία, 27 για τη Σλοβακία, 28 για τη Λευκορωσία, 29 για την Εσθονία, 30-36 (άνευ αντιστοιχίας), 37 για την Τουρκία. Οι επόμενοι αριθμοί χορηγούνται σε άλλες χώρες σύμφωνα με την χρονολογική σειρά που θα κυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη Συμφωνία σχετικά με την αναγνώριση των εγκρίσεων των εξοπλισμών και κατασκευαστικών μερών μηχανοκίνητων οχημάτων, και οι αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτόν τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

- 13.2. Η χρησιμοποιούμενη CCD δεν παρεμποδίζει την κίνηση των οχημάτων στα οποία εγκαθίσταται. Ο εν λόγω όρος θεωρείται ότι πληρούται εφόσον υπάρχει συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο παράρτημα IV.
- 13.3. Σήμα προειδοποίησης όπως αναφέρεται στο τμήμα I, παράγραφοι 5.1.5.2. και 5.1.13.
- 13.3.1. Η ακουστική συσκευή πρέπει να βρίσκεται στην καμπίνα του οδηγού και πρέπει να είναι εύκολα αντιληπτή από τον οδηγό υπό οιοσδήποτε συνθήκες εφόσον το όχημα χρησιμοποιείται υπό κανονικές συνθήκες.
- 13.3.2. Το οπτικό σήμα είναι κόκκινου χρώματος και βρίσκεται στον πίνακα οργάνων και στο άμεσο οπτικό πεδίο του οδηγού, ενώ πρέπει να είναι εύκολα ορατό ακόμη και κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- 13.4. Η ζεύξη και η απόζευξη πρέπει να είναι εφικτές με γωνίες ζεύξης έως 50° οριζοντίως τόσο προς τα δεξιά όσο και προς τα αριστερά, έως 10° κατακόρυφα προς τα πάνω και προς τα κάτω με πλήρως ρυμουλκούμενα, έως 6° κατακόρυφα προς τα πάνω και προς κάτω με ρυμουλκούμενα με ράβδο έλξης και έως 7° όταν πραγματοποιείται περιστροφή περί τον άξονα και προς τις δύο κατευθύνσεις, ήτοι, πρέπει να είναι εφικτή η ζεύξη του ρυμουλκούμενου έως τις προαναφερθείσες γωνιακές θέσεις μεταξύ των ράβδων έλξης του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου χωρίς να απαιτείται η παρέμβαση πρόσθετου προσωπικού.
- Κατά την αυτόματη ζεύξη, επιτρέπεται η ρύθμιση προσωρινής θέσης πριν από την τελική ζεύξη. Η προσωρινή θέση πρέπει να επιτρέπει την ασφαλή πραγματοποίηση ελιγμών με τον συνδυασμό. Εάν η τελική ενέργεια πραγματοποιείται χειροκίνητα, η απόσταση μεταξύ των οχημάτων πρέπει να είναι τουλάχιστον 500 mm.
- 13.5. Ένα άτομο πρέπει να μπορεί, παραμένοντας όρθιο, να θέτει τις συσκευές ζεύξης στις θέσεις τους πριν από τη διαδικασία ζεύξης χωρίς τη χρήση εργαλείων. Η εν λόγω απαίτηση ισχύει και για τη σύνδεση και αποσύνδεση των ηλεκτρικών γραμμών και των γραμμών πέδησης.
- 13.6. Γενικές απαιτήσεις
- Για να υπάρχει η δυνατότητα αυτόματης ζεύξης, η σπή της ράβδου έλξης πρέπει να μπορεί να προσαρμόζεται κατακόρυφα ως προς το ύψος του κέντρου της συσκευής ζεύξης υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας και λειτουργίας.
14. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
- 14.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.4.1., κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που έχει εγκρίνει τον τύπο οχήματος. Η υπηρεσία αυτή δύναται:
- 14.1.1. Είτε να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που έγιναν δεν είναι πιθανόν να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι σε κάθε περίπτωση το όχημα εξακολουθεί να ικανοποιεί τις απαιτήσεις, είτε
- 14.1.2. Να απαιτήσει περαιτέρω πληροφορίες για τη δοκιμή από την τεχνική υπηρεσία.
- 14.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, με προσδιορισμό της τροποποίησης, ανακοινώνεται με τη διαδικασία που ορίζεται στην παράγραφο 12.3. ανωτέρω στα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό.
- 14.3. Η αρμόδια αρχή η οποία έχει χορηγήσει επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για την επέκταση και ενημερώνει σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.
15. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 15.1. Κάθε όχημα που εγκρίνεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 13 ανωτέρω.
- 15.2. Για να επαληθεύεται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παραγράφου 15.1 πρέπει να διενεργούνται οι κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής.

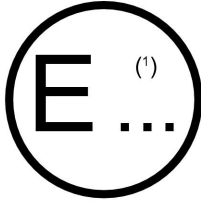
- 15.3. Ειδικότερα, ο κάτοχος έγκρισης οφείλει:
- 15.3.1. να διασφαλίζει την ύπαρξη διαδικασιών αποτελεσματικού ελέγχου ποιότητας των οχημάτων όσον αφορά όλες τις πτυχές σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 13 ανωτέρω·
- 15.3.2. να έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς κάθε εγκεκριμένο τύπο·
- 15.3.3. να διασφαλίζει ότι τα αποτελέσματα των δοκιμών καταγράφονται και ότι τα σχετικά έγγραφα παραμένουν διαθέσιμα επί χρονικό διάστημα το οποίο καθορίζεται σε συμφωνία με τη διοικητική υπηρεσία·
- 15.3.4. να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε τύπου δοκιμής, προκειμένου να επαληθεύει και να εξασφαλίζει τη σταθερότητα των χαρακτηριστικών του προϊόντος, αφήνοντας περιθώρια για τις αναπόφευκτες αποκλίσεις της βιομηχανικής παραγωγής·
- 15.3.5. να εξασφαλίζει ότι για κάθε τύπο προϊόντος διενεργούνται επαρκείς έλεγχοι και δοκιμές σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν εγκριθεί από την αρμόδια αρχή·
- 15.3.6. να διασφαλίζει ότι οποιαδήποτε συλλογή δειγμάτων ή εξαρτημάτων τεκμηριώνει μη συμμόρφωση με τον υπό θεώρηση τύπο δοκιμής συνεπάγεται περαιτέρω δειγματοληψία και δοκιμή. Λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την αποκατάσταση της συμμόρφωσης της αντίστοιχης παραγωγής.
- 15.4. Η αρμόδια αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να επαληθεύει τις εφαρμοζόμενες μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης σε κάθε μονάδα παραγωγής.
- 15.4.1. Σε κάθε επιθεώρηση, παρουσιάζονται στον ελέγχοντα τη μονάδα επιθεωρητή τα βιβλία δοκιμών και τα αρχεία παρακολούθησης της παραγωγής.
- 15.4.2. Επιτρέπεται να λαμβάνονται από τον επιθεωρητή τυχαία δείγματα που υποβάλλονται σε δοκιμή στο εργαστήριο του κατασκευαστή. Ο ελάχιστος αριθμός δειγμάτων μπορεί να καθορίζεται ανάλογα με τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργεί ο ίδιος ο κατασκευαστής.
- 15.4.3. Όταν τα επίπεδα ποιότητας κρίνονται ανεπαρκή ή όταν κρίνεται απαραίτητη η επαλήθευση της εγκυρότητας των δοκιμών που διεξήχθησαν κατ' εφαρμογή της παραγράφου 15.4.2. ανωτέρω, ο επιθεωρητής επιλέγει δείγματα, τα οποία αποστέλλονται στην τεχνική υπηρεσία που διεξήγαγε τις δοκιμές έγκρισης τύπου.
- 15.4.4. Επιτρέπεται να διεξάγεται από την αρμόδια αρχή οποιαδήποτε δοκιμή προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.
- 15.4.5. Η συνήθης συχνότητα επιθεωρήσεων που επιτρέπονται από την αρμόδια αρχή είναι μία ανά διετία. Σε περίπτωση που στη διάρκεια μιας εκ των λόγω επιθεωρήσεων καταγραφούν αρνητικά αποτελέσματα, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει την λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της συμμόρφωσης της παραγωγής.
16. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 16.1. Η έγκριση που χορηγείται όσον αφορά έναν τύπο οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μπορεί να ανακληθεί εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 13 ανωτέρω.
- 16.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού.
17. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- 17.1. Σε περίπτωση που ο κάτοχος της έγκρισης προχωρήσει σε πλήρη παύση της κατασκευής ενός τύπου οχήματος το οποίο έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση, η οποία, εν συνεχεία, ενημερώνει τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.

18. ΟΝΟΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ
- 18.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για την διενέργεια των δοκιμών έγκρισης, καθώς και των διοικητικών αρχών που χορηγούν εγκρίσεις τύπου και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία έγκρισης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου ή οριστικής παύσης παραγωγής που εκδίδονται σε άλλες χώρες.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]

Αφορά: ⁽²⁾

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εκδούσα αρχή: Διοικητική υπηρεσία:

.....
.....
.....

CCD δυνάμει του κανονισμού αριθ. 102, τμήμα Ι

Αριθ. έγκρισης:

Αρ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή μάρκα της CCD:
2. Τύπος CCD:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Σύνομη περιγραφή της CCD:
6. Τύπος:
- 6.1. Οχήμα επί του οποίου πραγματοποιήθηκε δοκιμή της CCD:
- 6.2. Συνοπτική περιγραφή πληροφοριών που αφορούν την παράγραφο 3.2.3.:
7. Ελάχιστη απόσταση μεταξύ του μηχανοκίνητου οχήματος και του ρυμουλκούμενου οχήματος:
8. Μέγιστη επέκταση της συσκευής:
9. Περιορισμοί της χρήσης σε πιθανώς χρησιμοποιούμενα οχήματα ⁽²⁾: (π.χ. φορτηγό, ελκυστήρας, ρυμουλκούμενο, ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο έλξης).
Μέγιστη αποδεκτή μάζα του ρυμουλκούμενου:
- Μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ελκυστήρα:
10. CCD υποβληθέν προς έγκριση την:
11. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης:
12. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία:
13. Αριθμός της εκδιδόμενης από την τεχνική υπηρεσία έκθεσης δοκιμής:
14. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση της έγκρισης CCD ⁽²⁾:
15. Θέση του σήματος έγκρισης στη CCD:
16. Τύπος:
17. Ημερομηνία:
18. Υπογραφή:
19. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτεται ο κατάλογος των εγγράφων του φακέλου έγκρισης τα οποία κατατέθηκαν στη διοικητική υπηρεσία που εξέδωσε την έγκριση και διατίθενται κατόπιν αιτήσεως.

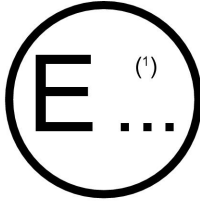
(¹) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανεκάλεσε την έγκριση τύπου (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

(²) Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[Μέγιστες διαστάσεις: A4 (210 × 297 mm)]



Εκδούσα αρχή: Διοικητική υπηρεσία:

.....

Αφορά: (2)

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ
 ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση CCD εγκεκριμένης στο πλαίσιο του τμήματος ΙΙ του κανονισμού αριθ. 102

Αριθ. έγκρισης:

Αρ. επέκτασης:

1. Εμπορική ονομασία ή μάρκα του οχήματος:
2. Τύπος οχήματος:
3. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή:
4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή:
5. Κατηγορία οχήματος N₂, N₃, O₃, O₄ (2):
6. Συνοπτική περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τη CCD (π.χ. φορτηγό, ελκυστήρας, ρυμουλκούμενο, ημιρυμουλκούμενο, ρυμουλκούμενο με ράβδο έλξης):
 Μέγιστη αποδεκτή μάζα του ρυμουλκούμενου:
 Μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ελκυστήρα:
7. Εμπορική ονομασία ή μάρκα της/των CCD και του αριθμού/ών έγκρισής της/τους:
8. Ελάχιστη απόσταση μεταξύ του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου:
9. Μέγιστο μήκος οχημάτων με τη/τις CCD σε θέση κίνησης:
10. Περιορισμός οχημάτων με δυνατότητα ζεύξης με τον τύπο του οχήματος:
11. Όχημα υποβληθέν προς έγκριση την:
12. Τεχνική υπηρεσία υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης:
13. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία:
14. Αριθμός της εκδιδόμενης από την τεχνική υπηρεσία έκθεσης δοκιμής:
15. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση της έγκρισης (2):
16. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα:
17. Τόπος:
18. Ημερομηνία:
19. Υπογραφή:
20. Στην παρούσα κοινοποίηση επισυνάπτεται ο κατάλογος των εγγράφων του φακέλου έγκρισης τα οποία κατατέθηκαν στη διοικητική υπηρεσία που εξέδωσε την έγκριση και διατίθενται κατόπιν αιτήσεως.

(1) Αναγνωριστικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανεκάλεσε την έγκριση τύπου (βλέπε διατάξεις σχετικά με την έγκριση στον κανονισμό).

(2) Διαγράφεται αναλόγως.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΣΗΜΑΤΟΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε CCD δηλώνει ότι η οικεία CCD έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 102 με αριθμό έγκρισης 002439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 102 στην αρχική μορφή του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ (1)

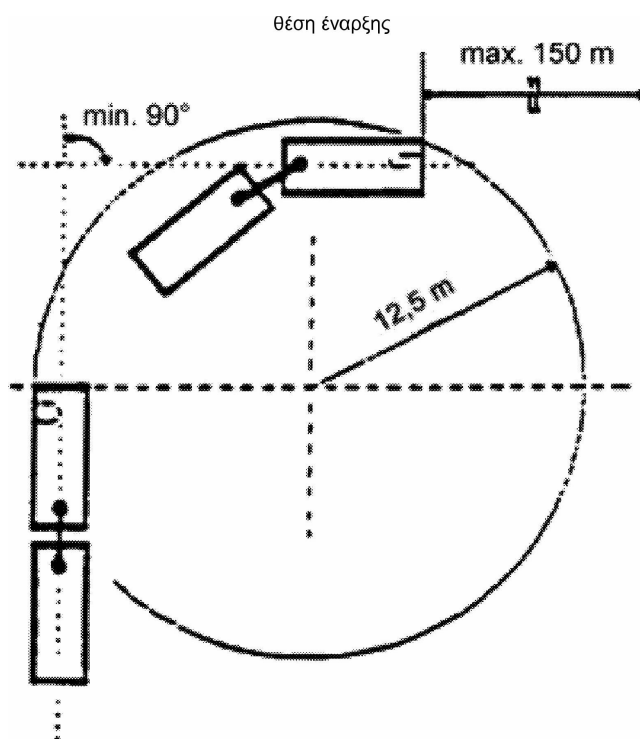
(Βλέπε παράγραφο 5.1.10.)

1. ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΕΠΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΗΣ CCD

- 1.1. Ο συνδυασμός ρυμουλκού/ρυμουλκούμενου διανύει, ξεκινώντας από θέση κίνησης ευθεία μπροστά, στροφή με εξωτερική ακτίνα 12,5 μέτρα και ακινητοποιείται όταν το ρυμουλκό έχει στρίψει και βρίσκεται υπό γωνία 90° (γωνία εκτροπής). Στη συνέχεια, ο συνδυασμός επιταχύνεται όσο το δυνατόν συντομότερα έως την ταχύτητα των 30 ± 2 km/h και διατηρείται σε αυτήν μέχρι την ολοκλήρωση της δοκιμής. Εντός 150 μέτρων από τη θέση έναρξης της επιτάχυνσης πρέπει να πραγματοποιηθεί πλήρης σύμπτυξη της CCD (βλέπε Σχήμα 1 κατωτέρω).

Η εν λόγω δοκιμή διενεργείται προς τα αριστερά και προς τα δεξιά.

Σχήμα 1



Σημείωση: Η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις δεν αποτελεί εγγύηση ότι το συνολικό μήκος του συνδυασμού είναι νόμιμο υπό οιοσδήποτε συνθήκες οδήγησης.

- 1.2. Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει ότι πραγματοποιείται σε ορισμένο βαθμό σύμπτυξη της CCD καθ' όλο το χρονικό διάστημα που το ρυμουλκό κινείται προς μπρος.

2. ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΥ

Όσον αφορά τις εγκρίσεις στο πλαίσιο των τμημάτων I και II, οι επιδόσεις ευστάθειας μετρώνται στη διάρκεια δοκιμών οδήγησης που διενεργούνται υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

(1) Για τους σκοπούς των εγκρίσεων στο πλαίσιο του τμήματος II, η τεχνική υπηρεσία δύναται να λάβει υπόψη της δοκιμές που διενεργήθηκαν για τους σκοπούς του τμήματος I.

- 2.1. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ
- 2.1.1. Όροι φόρτωσης
- 2.1.1.1. Τα οχήματα πρέπει να είναι έμφορτα, η μάζα τους να κατανέμεται μεταξύ των αξόνων σύμφωνα με τη δήλωση των κατασκευαστών των οχημάτων. Σε περίπτωση που προβλέπονται διαφορετικές κατανομές του φορτίου στους άξονες, η μέγιστη μάζα πρέπει να κατανέμεται μεταξύ των αξόνων έτσι ώστε το φορτίο κάθε άξονα να είναι ανάλογο προς το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο κάθε άξονα.
- 2.1.1.2. Το ύψος του κέντρου βάρους των οχημάτων είναι τουλάχιστον 1,7 μέτρα.
- Οι πραγματικοί όροι φόρτωσης προσδιορίζονται στην έκθεση δοκιμής. Όσον αφορά οχήματα που σχεδιάζονται για χρήση με κέντρο βάρους χαμηλότερο από 1,7 μέτρα, η δοκιμή μπορεί, στο πλαίσιο της διακριτικής ευχέρειας της αρχής έγκρισης, να διενεργείται βάσει του χαμηλότερου αριθμού.
- Σε αυτή την περίπτωση το μέγιστο ύψος του κέντρου βάρους αναφέρεται στην πινακίδα πληροφοριών που απαιτείται από την παράγραφο 5.1.1.5.
- 2.1.2. Η δοκιμή πρέπει να διενεργείται με τις ταχύτητες που προδιαγράφονται για κάθε τύπο δοκιμής.
- Εάν η μέγιστη ταχύτητα σχεδιασμού ενός οχήματος είναι χαμηλότερη από την προδιαγραφόμενη για μια δοκιμή ταχύτητα, η δοκιμή διενεργείται στη μέγιστη ταχύτητα του οχήματος.
- 2.1.3. Ο δρόμος πρέπει να είναι επίπεδος και η επιφάνειά του να εμφανίζει καλή πρόσφυση.
- 2.1.4. Οι δοκιμές πρέπει να διενεργούνται χωρίς άνεμο που ενδέχεται να επηρεάσει τα αποτελέσματα.
- 2.1.5. Κατά την έναρξη των δοκιμών, τα ελαστικά πρέπει να είναι ψυχρά και να έχουν την πίεση που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή των οχημάτων ή των ελαστικών για το πραγματικό φορτίο που φέρουν οι τροχοί όταν τα οχήματα είναι σε στάση· χρησιμοποιούνται ελαστικά τα οποία είναι ουσιαστικά καινούργια.
- 2.1.6. Οι προδιαγραφόμενες επιδόσεις πρέπει να επιτυγχάνονται χωρίς να σημειώνεται αυτόματη μεγέθυνση των αντιδράσεων, χωρίς απόκλιση των οχημάτων από την πορεία τους και χωρίς ασυνήθεις κραδασμούς στο σύστημα διεύθυνσης και ζεύξης.
- 2.2. ΔΟΚΙΜΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΕΥΘΕΙΑ ΓΡΑΜΜΗ
- 2.2.1. Τα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμή με ταχύτητα $85^{+5/-0}$ km/h και παραμένουν ευθυγραμμισμένα. Στη διάρκεια της δοκιμής, πρέπει να είναι εφικτή η κίνηση των οχημάτων κατά μήκος ευθέως τμήματος του δρόμου χωρίς να είναι απαραίτητος ασυνήθης χειρισμός διόρθωσης του συστήματος διεύθυνσης από τον οδηγό.
- 2.2.2. (1) Η διενέργεια δοκιμής πέδησης ευθείας γραμμής έκτακτης ανάγκης από ταχύτητα 60 km/h έως την πλήρη ακινητοποίηση με μέση πλήρως ανεπτυγμένη επιβράδυνση τουλάχιστον 4 m/s δεν προκαλεί την απόκλιση του συνδυασμού εκτός λωρίδας οδήγησης εύρους 3,5 μέτρων.
- 2.2.3. Ξεκινώντας από κατάσταση ακινησίας, επιτάχυνση προς τα μπρος τουλάχιστον 2 m/s^2 δεν προκαλεί καμία κίνηση μεταξύ των οχημάτων σε βαθμό που να είναι πιθανό να δυσκολεύει τον έλεγχο του συνδυασμού των οχημάτων από τον οδηγό. (Σε περίπτωση που η επίτευξη της επιτάχυνσης που προδιαγράφεται για την εν λόγω δοκιμή δεν είναι εφικτή με τον συνδυασμό των οχημάτων, η δοκιμή διενεργείται με τη μέγιστη δυνατή διαθέσιμη επιτάχυνση).
- 2.2.4. Καμιά μόνιμη παραμόρφωση δεν πρέπει να παρατηρείται στη διάρκεια των ανωτέρω δοκιμών.
- 2.3. ΑΛΛΑΓΗ ΛΩΡΙΔΑΣ
- 2.3.1. Η πραγματοποίηση προσομοίωσης ελιγμού προσπεράσματος, όπως καθορίζεται στο προσάρτημα, διενεργούμενη σε σταδιακά αυξανόμενη ταχύτητα έως τα 80 km/h, δεν πρέπει προκαλεί καμία δυσκολία στον χειρισμό του συνδυασμού από τον οδηγό.
- 2.3.2. Με ταχύτητα 20 km/h, η οδήγηση από τη μια μεριά της πίστας στην άλλη εναλλάξ τουλάχιστον 3 φορές με περιστροφή του τιμονιού όσο το δυνατόν γρηγορότερα και όσον το δυνατόν περισσότερο, δεν πρέπει να προκαλεί καμία επαφή μεταξύ των οχημάτων ή ζημιά στη CCD (το πλάτος της πίστας είναι 10 μέτρα).

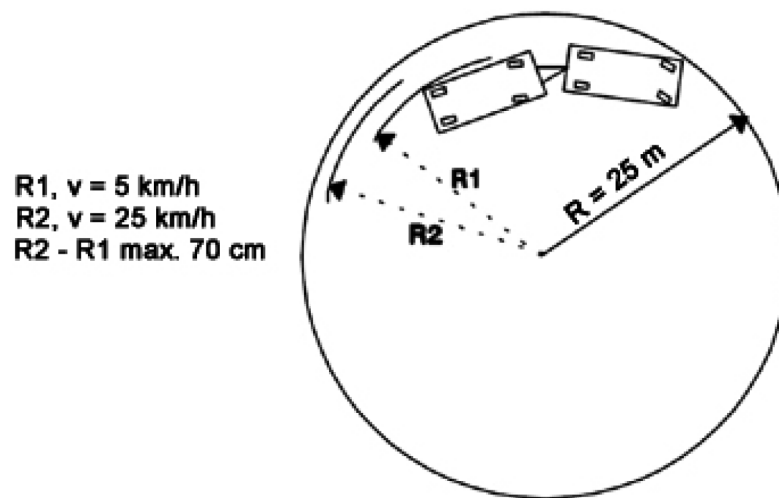
(1) Η τεχνική υπηρεσία λαμβάνει υπόψη τη βασική ρύθμιση του συνδυασμού.

3. ΚΥΚΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

- 3.1. Ξεκινώντας από κατάσταση ακινησίας και σε θέση ευθείας κίνησης προς τα μπρος, ο οδηγός κινεί τον συνδυασμό σε καμπύλη ακτίνας 25 m έως την ταχύτητα των 20 km/h και με επιτάχυνση $2 \pm 10\%$ m/s². Η εν λόγω δοκιμή δεν πρέπει να προκαλεί καμία κίνηση μεταξύ των οχημάτων σε βαθμό που είναι πιθανό να προκληθεί δυσκολία στο χειρισμό του συνδυασμού των οχημάτων από τον οδηγό.
- 3.2. Με το ρυμουλκώ και το ρυμουλκούμενο όχημα να έχουν αποκτήσει σταθερή ταχύτητα, εκτελείται στροφή ώστε το εξωτερικό μπροστινό άκρο του ρυμουλκώ να διαγράψει κύκλο ακτίνας 25 m, με σταθερή ταχύτητα 5 km/h. Μετριέται ο κύκλος που διαγράφεται από το ακρότατο πίσω και εξωτερικό άκρο του ρυμουλκούμενου. Ο εν λόγω ελιγμός επαναλαμβάνεται υπό τις ίδιες συνθήκες αλλά με ταχύτητα 25 km/h \pm 1 km/h.

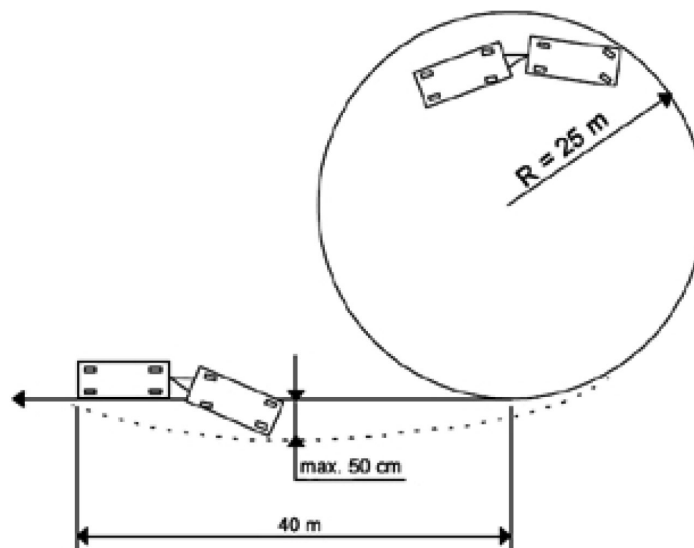
Στη διάρκεια των εν λόγω ελιγμών, το ακρότατο πίσω εξωτερικό άκρο του ρυμουλκούμενου, με ταχύτητα 25 km/h \pm 1 km/h, δεν πρέπει να κινείται εκτός του κύκλου που διαγράφηκε στη διάρκεια του ελιγμού με σταθερή ταχύτητα 5 km/h κατά περισσότερο από 0,70 m (βλ. Σχήμα 2 κατωτέρω).

Σχήμα 2



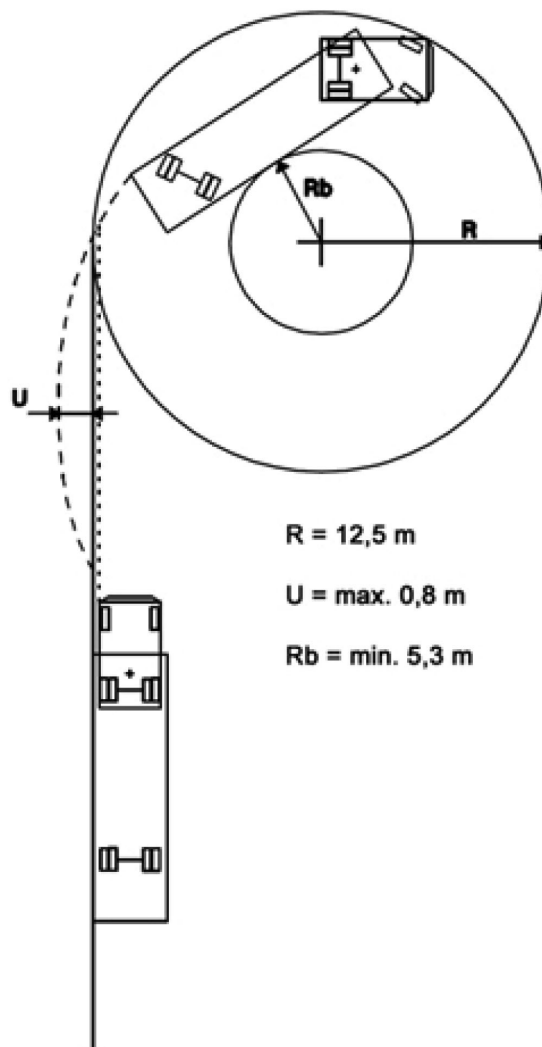
- 3.3. Κανένα τμήμα του ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να κινείται πάνω από 0,5 m πέραν της εφαπτομένης κύκλου ακτίνας 25 m όταν αυτό ρυμουλκείται από όχημα το οποίο εγκαταλείπει την κυκλική διαδρομή και συνεχίζει να κινείται κατά μήκος της εφαπτομένης με ταχύτητα 25 km/h. Η εν λόγω απαίτηση πρέπει να ικανοποιείται από το σημείο στο οποίο η εφαπτομένη συναντά τον κύκλο μέχρι απόσταση 40 m κατά μήκος της εφαπτομένης. Μετά τα 40 m το ρυμουλκούμενο πρέπει να κινείται χωρίς υπερβολική απόκλιση ή ασυνήθεις κραδασμούς στο εξοπλισμό του συστήματος διεύθυνσής του (βλ. Σχήμα 3 κατωτέρω).

Σχήμα 3



- 3.4. Οποιοδήποτε μηχανοκίνητο ή συνδυαζόμενο όχημα το οποίο βρίσκεται εν κινήσει πρέπει να έχει τη δυνατότητα να στρίβει εντός ομόκεντρων κύκλων με εξωτερική ακτίνα 12,50 m και εσωτερική ακτίνα 5,30 m. Η δοκιμή διενεργείται προς τα αριστερά και προς τα δεξιά. Κανένα τμήμα του συνδυασμού, στο σημείο όπου εισέρχεται στον κύκλο από εφαπτομένη, δεν μπορεί να επικαλύπτει την εν λόγω εφαπτομένη κατά περισσότερο από 0,8 m πέραν του σημείου τομής της εφαπτομένης με τον κύκλο (βλ. Σχήμα 4 κατωτέρω).

Σχήμα 4

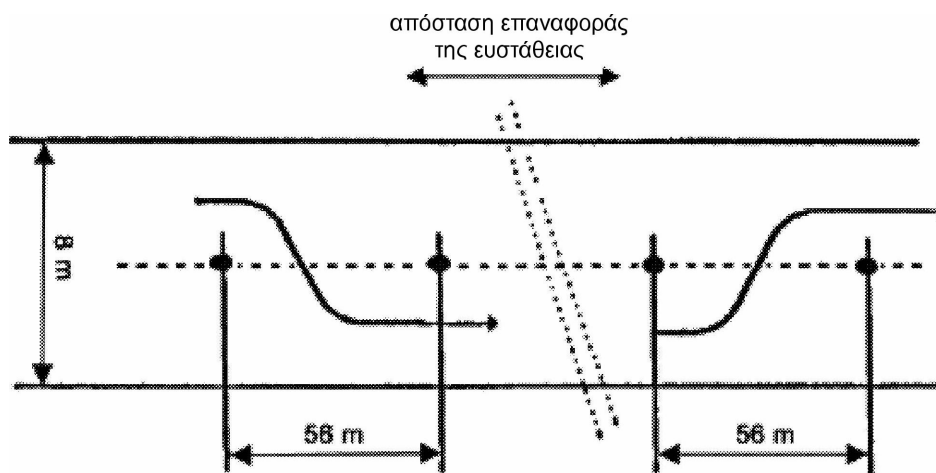


4. ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ ΜΕ ΚΛΙΣΗ
- 4.1. Όταν ο συνδυασμός είναι ευθυγραμμισμένος κατά μήκος και στη συνήθη θέση λειτουργίας:
- 4.1.1. Δεν πρέπει να υπάρχει ακούσια επαφή μεταξύ οποιουδήποτε τμήματος της συσκευής ρυμούλκησης και του ρυμουλκού ή του ρυμουλκούμενου, όταν η θέση των οχημάτων είναι σε σχετική κατακόρυφη γωνία 6°.
- 4.1.2. Δεν πρέπει να υπάρχει καμία επαφή μεταξύ των αμαξωμάτων του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου σε σχετική κατακόρυφη γωνία 5°.
- 4.2. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 4.1.1. και 4.1.2. μπορεί να επαληθεύονται βάσει υπολογισμού κατά τη διακριτική ευχέρεια της τεχνικής υπηρεσίας.

Προσάρτημα

ΠΙΣΤΑ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑΤΟΣ

(βλ. παράγραφο 2.3.1.)



απόσταση επαναφοράς της ευστάθειας Σημείωση: Η παρούσα διάταξη της πύσσας ενδέχεται να αναθεωρηθεί σε περίπτωση αντικατάστασής της βάσει νέου προτύπου ISO.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗ

Τα θεσμικά όργανα αποφάσισαν να μην εμφανίζουν πλέον στα κείμενά τους τη μνεία της τελευταίας τροποποίησης των πράξεων στις οποίες παραπέμπουν.

Εάν δεν υπάρχει μνεία περί του αντιθέτου, οι πράξεις στις οποίες γίνεται παραπομπή στα κείμενα που δημοσιεύονται στο παρόν τεύχος νοούνται στην εκάστοτε ισχύουσα μορφή τους.