

Cuprins

I Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie

REGULAMENTE

Regulamentul (CE) nr. 600/2008 al Comisiei din 25 iunie 2008 de stabilire a sumelor forfetare la import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume	1
★ Regulamentul (CE) nr. 601/2008 al Comisiei din 25 iunie 2008 privind măsurile de protecție care se aplică anumitor produse pescărești importate din Gabon și destinate consumului uman ⁽¹⁾	3
Regulamentul (CE) nr. 602/2008 al Comisiei din 25 iunie 2008 privind atribuirea drepturilor de import pentru cererile depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 în cadrul contingentului tarifar deschis prin Regulamentul (CE) nr. 431/2008 pentru carnea de vită și mânzat congelată	6
Regulamentul (CE) nr. 603/2008 al Comisiei din 25 iunie 2008 privind atribuirea drepturilor de import pentru cererile depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 în cadrul contingentelor tarifare deschise prin Regulamentul (CE) nr. 412/2008 pentru carnea de vită și mânzat congelată destinată transformării	7

II *Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie*

DECIZII

Consiliu

2008/486/CE:

- ★ **Decizia Consiliului din 23 iunie 2008 de numire a jumătate dintre membrii consiliului de administrație al Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară** 8

ACORDURI

Consiliu

- ★ **Informare privind data intrării în vigoare a Acordului de parteneriat privind pescuitul dintre Comunitatea Europeană și Republica Kiribati** 10

ACTE ADOPTATE DE CĂTRE ORGANE CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

- ★ **Regulamentul nr. 12 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (ONU/CEE) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact** 11

III *Acte adoptate în temeiul Tratatului UE*

ACTE ADOPTATE ÎN TEMEIUL TITLULUI V DIN TRATATUL UE

- ★ **Acțiunea comună 2008/487/PESC a Consiliului din 23 iunie 2008 în sprijinul universalizării și al punerii în aplicare a Convenției din 1997 privind interzicerea utilizării, stocării, producerii și transferului de mine antipersonal și distrugerea acestora, în cadrul Strategiei europene de securitate** 41

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 600/2008 AL COMISIEI

din 25 iunie 2008

de stabilire a sumelor forfetare la import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 al Comisiei din 21 decembrie 2007 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 2200/96, (CE) nr. 2201/96 și (CE) nr. 1182/2007 ale Consiliului în sectorul fructelor și legumelor ⁽¹⁾, în special articolul 138 alineatul (1),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 prevede, ca urmare a rezultatelor negocierilor comerciale multilaterale din Runda Uruguay, criteriile pentru stabilirea de către Comisie a sumelor forfetare la import din țările terțe, pentru produsele și termenele menționate în anexa acestuia.

- (2) În conformitate cu criteriile menționate anterior, sumele forfetare la import trebuie stabilite la nivelurile prevăzute în anexa la prezentul regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Sumele forfetare la import prevăzute la articolul 138 din Regulamentul (CE) nr. 1580/2007 sunt stabilite așa cum este indicat în tabelul din anexă.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 26 iunie 2008.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 iunie 2008.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 350, 31.12.2007, p. 1.

ANEXĂ

la Regulamentul Comisiei din 25 iunie 2008 de stabilire a sumelor forfetare la import pentru determinarea prețului de intrare pentru anumite fructe și legume

(EUR/100 kg)

(Cod NC)	Codul țărilor terțe ⁽¹⁾	Suma forfetară la import
0702 00 00	MA	60,9
	MK	34,1
	TR	59,6
	ZZ	51,5
0707 00 05	JO	156,8
	MK	22,9
	TR	83,4
	ZZ	87,7
0709 90 70	JO	216,7
	TR	100,0
	ZZ	158,4
0805 50 10	AR	103,2
	TR	135,6
	US	85,8
	ZA	154,5
	ZZ	119,8
0808 10 80	AR	87,3
	BR	79,0
	CL	90,0
	CN	73,8
	NZ	121,7
	US	94,9
	UY	88,3
	ZA	90,6
	ZZ	90,7
0809 10 00	IL	121,6
	TR	194,6
	ZZ	158,1
0809 20 95	TR	365,3
	US	353,8
	ZZ	359,6
0809 30 10, 0809 30 90	IL	144,8
	US	245,1
	ZZ	195,0
0809 40 05	IL	157,7
	TR	131,9
	ZZ	144,8

⁽¹⁾ Nomenclatorul țărilor, astfel cum este stabilit de Regulamentul (CE) nr. 1833/2006 al Comisiei (JO L 354, 14.12.2006, p. 19). Codul „ZZ” reprezintă „alte origini”.

REGULAMENTUL (CE) NR. 601/2008 AL COMISIEI

din 25 iunie 2008

privind măsurile de protecție care se aplică anumitor produse pescărești importate din Gabon și destinate consumului uman

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 178/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 ianuarie 2002 de stabilire a principiilor și a cerințelor generale ale legislației alimentare, de instituire a Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară și de stabilire a procedurilor în domeniul siguranței produselor alimentare ⁽¹⁾, în special articolul 53 alineatul (1) litera (b),

întrucât:

- (1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 178/2002, trebuie adoptate măsurile necesare în cazul în care este evident că produsele alimentare importate dintr-o țară terță ar putea constitui un pericol grav pentru sănătatea oamenilor, a animalelor sau pentru mediu, iar pericolul respectiv nu poate fi combătut în mod satisfăcător prin măsuri luate de statul membru (statele membre) în cauză.
- (2) O inspecție comunitară desfășurată în 2007 în Gabon a dezvăluit nereguli grave în ceea ce privește anumite produse pescărești destinate exportului în Comunitatea Europeană. Au fost identificate insuficiențe grave, în special în ceea ce privește capacitatea autorităților gaboneze de a lua măsuri corective atunci când sunt înregistrate niveluri ridicate de metale grele și sulfiți.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 1881/2006 al Comisiei din 19 decembrie 2006 de stabilire a nivelurilor maxime pentru anumiți contaminanți din produsele alimentare ⁽²⁾ stabilește nivelurile maxime de metale grele autorizate în anumite produse pescărești.

- (4) Directiva 95/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 februarie 1995 privind aditivii alimentari, alții decât coloranții și îndulcitorii ⁽³⁾ stabilește nivelurile maxime de sulfiți în anumite produse pescărești.
- (5) Prin urmare, statele membre ar trebui să efectueze controale corespunzătoare asupra anumitor produse pescărești din Gabon, la sosirea acestora la frontiera comunitară, pentru a se asigura că ele respectă Regulamentul (CE) nr. 1881/2006 și Directiva 95/2/CE în ceea ce privește metalele grele și, respectiv, sulfiții.
- (6) Statele membre vor utiliza planuri de eșantionare și metode de analiză corespunzătoare pentru aceste controale. Pentru eșantionarea și analizarea metalelor grele se va aplica Regulamentul (CE) nr. 333/2007 al Comisiei ⁽⁴⁾.
- (7) Regulamentul (CE) nr. 178/2002 stabilește Sistemul de alertă rapidă pentru alimente și hrana pentru animale care ar trebui folosit pentru punerea în aplicare a obligației de informare reciprocă prevăzută la articolul 22 alineatul (2) din Directiva 97/78/CE a Consiliului ⁽⁵⁾. În plus, statele membre vor informa Comisia prin rapoarte periodice cu privire la toate rezultatele analitice ale controalelor oficiale asupra loturilor de produse pescărești provenind din Gabon, care fac obiectul prezentului regulament.
- (8) Prezentul regulament va fi revizuit după un an în lumina garanțiilor oferite de autoritățile competente din Gabon și pe baza rezultatelor testelor efectuate de către statele membre. Ar putea fi necesară o nouă inspecție a Comisiei în vederea verificării garanțiilor oferite.
- (9) Toate cheltuielile care decurg din aplicarea prezentului regulament vor fi acoperite de expeditor, de destinatar sau de agentul acestuia.
- (10) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului permanent pentru lanțul alimentar și sănătatea animală,

⁽¹⁾ JO L 31, 1.2.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 202/2008 al Comisiei (JO L 60, 5.3.2008, p. 17).

⁽²⁾ JO L 364, 20.12.2006, p. 5. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1126/2007 (JO L 255, 29.9.2007, p. 14).

⁽³⁾ JO L 61, 18.3.1995, p. 1. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/52/CE (JO L 204, 26.7.2006, p. 10).

⁽⁴⁾ JO L 88, 29.3.2007, p. 29.

⁽⁵⁾ JO L 24, 30.1.1998, p. 9. Directivă modificată ultima dată prin Directiva 2006/104/CE (JO L 363, 20.12.2006, p. 352).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Prezentul regulament se aplică acelor produse pescărești provenind din Gabon care sunt destinate consumului uman și care fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 1881/2006 în ceea ce privește metalele grele și al Directivei 95/2/CE în ceea ce privește sulfii.

Articolul 2

(1) Statele membre, aplicând planuri de eșantionare și metode de analiză corespunzătoare, se asigură că fiecare lot de produse care fac obiectul articolului 1 este supus testelor necesare pentru a asigura că produsele în cauză respectă dispozițiile prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1881/2006 în ceea ce privește metalele grele și în Directiva 95/2/CE în ceea ce privește sulfii. În cazul metalelor grele, eșantionarea și analizele vor fi efectuate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 333/2007.

(2) Statele membre înaintează Comisiei, la un interval de trei luni, un raport care conține toate rezultatele analitice ale controalelor oficiale asupra loturilor de produse care fac obiectul articolului 1. Raportul respectiv trebuie să fie prezentat în cursul primei luni după sfârșitul fiecărui trimestru (aprilie, iulie, octombrie și ianuarie).

(3) Se utilizează formatul comun de raportare din anexa la prezentul regulament.

Articolul 3

Statele membre nu autorizează importuri ale produselor menționate la articolul 1 dacă se constată că acestea nu respectă dispozițiile articolului 2 alineatul (1).

Articolul 4

Toate cheltuielile care decurg din aplicarea prezentului regulament sunt acoperite de expeditor, de destinatar sau de agentul oricăruia dintre aceștia.

Articolul 5

Prezentul regulament va fi revizuit în lumina garanțiilor oferite de autoritățile competente din Gabon și pe baza rezultatelor testelor menționate la articolul 2. Ar putea fi necesară o nouă inspecție a Comisiei pentru verificarea garanțiilor oferite.

Articolul 6

Prezentul regulament intră în vigoare în a șaptea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 iunie 2008.

Pentru Comisie
Androulla VASSILIOU
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Format comun de raportare în conformitate cu articolul 2 alineatul (3)

Rezultatele controalelor efectuate asupra anumitor produse pescărești din Gabon în ceea ce privește metalele grele și sulfii

Țara declarantă:

Anul:

Trimestrul:

Tip de produs pescăresc	Codul eșantionului	Data analizei [zz/ll/aaaa]	Substanța analizată [de exemplu, Pb, Cd, Hg, sulfii] ⁽¹⁾	Rezultat [mg/kg] ⁽²⁾	Incertitudinea măsurării (doar pentru metalele grele) $[x \pm U]$ ⁽³⁾	Conform [Da/Nu]	Limita de detectare (doar pentru metalele grele) [mg/kg]	Limita de cuantificare (doar pentru metalele grele) [mg/kg]

⁽¹⁾ Binevoșiți a utiliza rânduri diferite pentru fiecare analit.⁽²⁾ Pentru sulfii rezultatul se va indica în SO₂.⁽³⁾ În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 333/2007.

REGULAMENTUL (CE) NR. 602/2008 AL COMISIEI**din 25 iunie 2008****privind atribuirea drepturilor de import pentru cererile depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 în cadrul contingentului tarifar deschis prin Regulamentul (CE) nr. 431/2008 pentru carnea de vită și mânzat congelată**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1254/1999 al Consiliului din 17 mai 1999 privind organizarea comună a pieței în sectorul cărnii de vită și mânzat ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 al Comisiei din 31 august 2006 de stabilire a normelor comune pentru administrarea contingentelor tarifare de import pentru produsele agricole gestionate printr-un sistem de licențe de import ⁽²⁾, în special articolul 7 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 431/2008 al Comisiei din 19 mai 2008 privind deschiderea și administrarea unui contingent tarifar de import pentru carnea de vită și mânzat congelată clasificată la codul NC 0202 și

pentru produsele clasificate la codul NC 0206 29 91 ⁽³⁾ a deschis un contingent tarifar pentru importul de produse din sectorul cărnii de vită și mânzat.

- (2) Cantitățile specificate în cererile pentru drepturi de import depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 sunt superioare cantităților disponibile. Prin urmare, este necesar să se determine în ce măsură pot fi acordate drepturile de import, prin stabilirea coeficientului de atribuire ce trebuie aplicat cantităților solicitate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Cererilor pentru drepturi de import aferente contingentului cu numărul de ordine 09.4003 și depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 431/2008 li se aplică un coeficient de atribuire de 20,564162 %.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 26 iunie 2008.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 iunie 2008.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 160, 26.6.1999, p. 21. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1913/2005 (JO L 307, 25.11.2005, p. 2). Regulamentul (CE) nr. 1254/1999 va fi înlocuit cu Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 (JO L 299, 16.11.2007, p. 1) începând cu 1 iulie 2008.

⁽²⁾ JO L 238, 1.9.2006, p. 13. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 289/2007 (JO L 78, 17.3.2007, p. 17).

⁽³⁾ JO L 130, 20.5.2007, p. 3.

REGULAMENTUL (CE) NR. 603/2008 AL COMISIEI**din 25 iunie 2008****privind atribuirea drepturilor de import pentru cererile depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 în cadrul contingentelor tarifare deschise prin Regulamentul (CE) nr. 412/2008 pentru carnea de vită și mânzat congelată destinată transformării**

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1254/1999 al Consiliului din 17 mai 1999 privind organizarea comună a pieței în sectorul cărnii de vită și mânzat ⁽¹⁾,având în vedere Regulamentul (CE) nr. 1301/2006 al Comisiei din 31 august 2006 de stabilire a normelor comune pentru administrarea contingentelor tarifare de import pentru produsele agricole gestionate printr-un sistem de licențe de import ⁽²⁾, în special articolul 7 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 412/2008 al Comisiei din 8 mai 2008 privind deschiderea și gestionarea unui contingent tarifar de import pentru carnea de vită și mânzat congelată destinată transformării ⁽³⁾ a deschis contingentele tarifare pentru importul de produse din sectorul cărnii de vită și mânzat.

- (2) Cererile pentru drepturi de import depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 depășesc cantitățile disponibile pentru drepturile din cadrul contingentului cu numărul de ordine 09.4057. Prin urmare, este necesar să se determine în ce măsură pot fi acordate drepturile de import, prin stabilirea coeficientului de atribuire care trebuie aplicat cantităților solicitate,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Cererilor pentru drepturi de import depuse pentru perioada 1 iulie 2008-30 iunie 2009 în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 412/2008 li se aplică un coeficient de atribuire de 9,748767 % pentru drepturile din cadrul contingentului cu numărul de ordine 09.4057.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la 26 iunie 2008.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 iunie 2008.

Pentru Comisie

Jean-Luc DEMARTY

Director general pentru agricultură și dezvoltare rurală

⁽¹⁾ JO L 160, 26.6.1999, p. 21. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1913/2005 (JO L 307, 25.11.2005, p. 2). Regulamentul (CE) nr. 1254/1999 va fi înlocuit cu Regulamentul (CE) nr. 1234/2007 (JO L 299, 16.11.2007, p. 1) începând cu 1 iulie 2008.

⁽²⁾ JO L 238, 1.9.2006, p. 13. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 289/2007 (JO L 78, 17.3.2007, p. 17).

⁽³⁾ JO L 125, 9.5.2008, p. 7.

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

CONSILIU

DECIZIA CONSILIULUI

din 23 iunie 2008

de numire a jumătate dintre membrii consiliului de administrație al Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară

(2008/486/CE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 178/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 28 ianuarie 2002 de stabilire a principiilor și a cerințelor generale ale legislației alimentare, de instituire a Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară și de stabilire a procedurilor în domeniul siguranței produselor alimentare ⁽¹⁾, în special articolul 25 alineatul (1),

având în vedere lista candidaților prezentată Consiliului de către Comisia Comunităților Europene,

având în vedere punctele de vedere exprimate de Parlamentul European,

întrucât:

- (1) Este esențial să se asigure independența, înalta calitate științifică, transparența și eficiența Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară. Cooperarea cu statele membre este, de asemenea, indispensabilă.
- (2) Jumătate dintre membrii consiliului de administrație al autorității își vor încheia mandatul la 30 iunie 2008.
- (3) Candidaturile au fost examinate în vederea numirii a șapte noi membri ai consiliului de administrație pe baza documentației furnizate de către Comisie și luându-se în considerare punctele de vedere exprimate de către Parlamentul European. Scopul urmărit este de

a se asigura cel mai înalt nivel de competență, o gamă largă de cunoștințe relevante, de exemplu în domeniul gestiunii și al administrației publice, precum și cea mai largă distribuție geografică posibilă la nivelul Uniunii.

- (4) Trei dintre respectivii membri ar trebui să fi dobândit experiență de muncă în organizații care reprezintă consumatorii sau alte interese din lanțul trofic,

DECIDE:

Articolul 1

Sunt numiți în calitate de membri ai consiliului de administrație al Autorității Europene pentru Siguranța Alimentară, pentru perioada cuprinsă între 1 iulie 2008 și 30 iunie 2012, următoarele persoane:

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

⁽¹⁾ JO L 31, 1.2.2002, p. 1. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 202/2008 al Comisiei (JO L 60, 5.3.2008, p. 17).

(*) Experiență de muncă în organizații care reprezintă consumatorii sau alte interese din lanțul trofic.

Articolul 2

Prezenta decizie se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Luxemburg, 23 iunie 2008.

Pentru Consiliu
Președintele
I. JARC

ACORDURI

CONSILIU

Informare privind data intrării în vigoare a Acordului de parteneriat privind pescuitul dintre Comunitatea Europeană și Republica Kiribati

La 15 noiembrie 2007 și la 29 aprilie 2008, Comunitatea Europeană și Guvernul Republicii Kiribati și-au notificat reciproc încheierea procedurilor necesare pentru intrarea în vigoare a acordului ⁽¹⁾.

În consecință, acordul a intrat în vigoare la 29 aprilie 2008, în conformitate cu articolul 18 al acestuia.

⁽¹⁾ JO L 205, 7.8.2007, p. 3.

ACTE ADOPTATE DE CĂTRE ORGANE CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Doar textele originale CEE/ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Statutul și data intrării în vigoare ale prezentului Regulament trebuie verificate în versiunea cea mai recentă a actului TRANS/WP.29/343 privind statutul CEE/ONU, disponibil pe site-ul internet:
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Regulamentul nr. 12 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (ONU/CEE) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact

Cuprinzând întregul text valabil până la:

Suplimentul 3 la seria 03 de modificări – Data intrării în vigoare: 23 martie 2000

1. DOMENIU DE APLICARE

- 1.1. Prezentul regulament se referă la (se aplică comportamentului) comportarea sistemului de direcție al autovehiculelor din categoria M₁ al vehiculelor din categoria N₁ cu masa maximă admisă mai mică de 1 500 kg, cu privire la protecția conducătorului auto într-o coliziune frontală.
- 1.2. La cererea unui producător, vehiculele, altele decât cele menționate la punctul 1.1. de mai sus, pot fi omologate în temeiul prezentului regulament.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentului regulament,

- 2.1. „omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact;
- 2.2. „tipul de vehicul” înseamnă o categorie de autovehicule care nu diferă în aspectele esențiale cum ar fi:
 - 2.2.1. Vehicul acționat de un motor cu combustie internă:
 - 2.2.1.1 structura, dimensiunile, forma și materialele componente ale părții din față a comenzii de direcție a vehiculului;
 - 2.2.1.2. masa vehiculului în stare de funcționare, conform definiției de la punctul 2.18 de mai jos;
 - 2.2.2. Vehicul acționat de un motor electric:
 - 2.2.2.1. dimensiunile, masa, structura vehiculului, forma și materialele componente, locul componentelor în sistemul de propulsie, locul bateriei sau al componentelor bateriei de propulsie.
 - 2.2.2.2. Masa vehiculului în stare de funcționare, conform definiției de la punctul 2.18 mai jos.
- 2.3. „omologarea unei comenzi de direcție” înseamnă omologarea tipului de comandă de direcție în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact;

- 2.4. „tipul de comandă de direcție” semnifică o categorie de comenzi de direcție care nu diferă în aspectele esențiale cum ar fi:
- 2.4.1. structura, dimensiunile, forma și materialele componente;
- 2.5. „comandă de direcție” înseamnă dispozitivul de direcție acționat de către conducătorul auto, în general volanul;
- 2.6. „comanda universală de direcție” reprezintă o comandă de direcție care poate fi montată la mai multe tipuri de vehicule omologate, la care diferențele privind fixarea comenzii de direcție la coloana de direcție nu afectează performanța la impact a comenzii de direcție;
- 2.7. „pernă de aer” reprezintă un sac flexibil care este proiectat să fie umplut cu un gaz sub presiune și care:
- 2.7.1. este proiectat să protejeze conducătorul auto în caz de impact împotriva sistemului de direcție;
- 2.7.2. este umflat de un dispozitiv care este activat în caz de impact al vehiculului;
- 2.8. „coroana comenzii de direcție” reprezintă coroana exterioară cvasitoroidală în cazul volanului pe care conducătorul auto o ține în mână atunci când conduce;
- 2.9. „spița” reprezintă o bară care conectează coroana comenzii de direcție la butucul volanului;
- 2.10. „butucul volanului” reprezintă acea parte a comenzii de direcție situată, de obicei, în centru, care:
- 2.10.1. leagă comanda de direcție la arborele direcției;
- 2.10.2. transmite cuplul de la comanda de direcție la arborele direcției;
- 2.11. „centrul butucului comenzii de direcție” reprezintă punctul de pe suprafața butucului prin care trece axa arborelui direcției;
- 2.12. „planul comenzii de direcție” reprezintă, în cazul volanului, suprafața plană care desparte coroana comenzii de direcție în mod egal între conducător și partea din față a mașinii;
- 2.13. „arbore de direcție” reprezintă elementul care transmite casetei de direcție cuplul exercitat pe comanda de direcție;
- 2.14. „coloană de direcție” reprezintă carterul care acoperă arborele de direcție;
- 2.15. „sistemul de direcție” reprezintă agregatul care cuprinde comanda de direcție, coloana de direcție, accesoriile de asamblare, arborele direcției, caseta de direcție și toate celelalte componente cum ar fi cele proiectate să contribuie la absorbția energiei în cazul unui impact cu comanda de direcție;
- 2.16. „habitaclu” înseamnă spațiul destinat ocupanților, delimitat de podea, plafon, pereții laterali, portiere, ferestre, perete despărțitor frontal și de planul peretelui despărțitor din spate sau planul de sprijin al suportului scaunului din spate și, dacă este necesar orice partiție a tăviței/tăvițelor care conțin/e monoblocurile bateriei pentru propulsie a autovehiculului;
- 2.17. „elementul de impact” se constituie din capul fals emisferic și rigid cu diametrul de 165 mm, în conformitate cu anexa 5 alineatul (3) din prezentul regulament;

- 2.18. „*masa vehiculului în stare de funcționare*” înseamnă masa vehiculului neocupat și neîncărcat, dar având carburant, lichid de răcire, lubrifianți și fiind echipat cu scule și o roată de rezervă dacă acestea sunt furnizate în serie de constructor și tăvița/tăvițele bateriei pentru propulsie, inclusiv monoblocurile bateriei electrice pentru propulsie a vehiculului;
- 2.19. „*monobloc*” înseamnă cea mai mică unitate a sursei de energie electrică de propulsie;
- 2.20. „*baterie pentru propulsie*” înseamnă ansamblul blocurilor care constituie sursa de energie electrică;
- 2.21. „*tăvița bateriei pentru propulsie*” înseamnă tăvița care conține unul sau mai multe monoblocuri; un vehicul poate să nu conțină nicio tăviță sau să conțină una sau mai multe tăvițe.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Tipul de vehicul

- 3.1.1. Cererea pentru omologarea unui tip de vehicul cu privire la protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact este prezentată de către constructorul vehiculului sau de reprezentantul său acreditat.
- 3.1.2. Cererea este însoțită de documentele menționate mai jos în trei exemplare și de următoarele:
- 3.1.2.1. o descriere detaliată a tipului de vehicul cu privire la structura, dimensiunile, forma și materialele componente ale părții vehiculului din fața comenzii de direcție;
- 3.1.2.2. desene, la scară adecvată și cu suficiente detalii, ale sistemului de direcție și ale fixării acestuia pe șasiul și caroseria vehiculului;
- 3.1.2.3. o descriere tehnică a sistemului menționat mai sus;
- 3.1.2.4. o indicație a masei vehiculului în stare de funcționare;
- 3.1.2.5. dovada că comanda de direcție a fost aprobată în conformitate cu punctul 5.2 din regulament, după caz;
- 3.1.2.6. dovada că sistemul de direcție respectă specificațiile punctului 5.2.2. din Regulamentul nr. 94, seria 01 de modificări, dacă cererea de omologare este înaintată de solicitant în conformitate cu punctul 5.1.2. de mai jos;
- 3.1.2.7. dovada că comanda de direcție respectă specificațiile punctelor 5.2.1.4 și 5.2.1.5. din Regulamentul nr. 94, seria 01 de modificări, dacă cererea de omologare este înaintată de solicitant în conformitate cu punctul 5.2.1. de mai jos.
- 3.1.3. La serviciul tehnic care răspunde de testele pentru omologare, se prezintă următoarele:
- 3.1.3.1. un vehicul, reprezentativ pentru tipul de vehicul ce urmează a fi omologat, pentru testul menționat la punctul 5.1 de mai jos;
- 3.1.3.2. la alegerea constructorului și cu acordul serviciului tehnic, fie un al doilea vehicul, fie acele părți ale vehiculului considerate esențiale de către acesta pentru testele menționate la punctele 5.2 și 5.3 de mai jos.
- 3.1.3.3. Autoritatea competentă trebuie să verifice dacă există măsuri corespunzătoare pentru efectuarea unui control eficient al conformității producției înainte de a fi acordată omologarea de tip.

3.2. Tipul de comandă de direcție

- 3.2.1. Cererea pentru omologare a unui tip de comandă de direcție cu privire la protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact este prezentată de către constructorul comenzii de direcție sau de reprezentantul său acreditat.
- 3.2.2. Cererea este însoțită de documentele menționate mai jos în trei exemplare și de următoarele:
- 3.2.2.1. o descriere detaliată a tipului de comandă a direcției în ceea ce privește structura, dimensiunile și materialele componente ale comenzii de direcție;
- 3.2.2.2. desene, la scară adecvată și cu suficiente detalii, ale sistemului de direcție și ale fixării acestuia pe șasiul și caroseria vehiculului;
- 3.2.2.3. dovada că comanda de direcție respectă specificațiile punctelor 5.2.1.4 și 5.2.1.5. din Regulamentul nr. 94, seria 01 de modificări, dacă cererea de omologare este înaintată de solicitant în conformitate cu punctul 5.2.1. de mai jos.
- 3.2.3. Pentru testul menționat la punctele 5,2 și 5,3 de mai jos, se prezintă la serviciul tehnic care răspunde de efectuarea încercărilor de omologare, o comandă a direcției reprezentativă pentru tipul de comandă a direcției ce urmează a fi omologat, precum și, la alegerea constructorului, acele părți ale vehiculului care sunt considerate de către acesta esențiale pentru test.

4. OMOLOGARE

- 4.1. Un certificat conform modelului specificat la punctele 4.1.1. sau 4.1.2. trebuie atașat certificatului de omologare de tip:
- 4.1.1. Anexa 1A pentru cereri la care se face trimitere la punctul 3.1.;
- 4.1.2. Anexa 1B pentru cereri la care se face trimitere la punctul 3.2.

4.2. Tipul de vehicul

- 4.2.1. Dacă vehiculul trimis spre omologare conform prezentului regulament respectă condițiile prevăzute la punctele 5 și 6 de mai jos și în anexele 4, 5 și 6 din prezentul regulament, se acordă omologarea pentru acel tip de vehicul.
- 4.2.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip aprobat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 03 corespunzând seriei de modificări 03 care au intrat în vigoare la 24 august 1993) vor indica seria de modificări cuprinzând cele mai recente modificări tehnice aduse regulamentului la momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr aceluiași tip de vehicul echipat cu alt tip de sistem de direcție sau unui alt tip de vehicul, astfel cum este definit la punctul 2.2 de mai sus.
- 4.2.3. Omologarea sau extinderea, sau refuzul omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament este comunicată părților participante la acord care aplică prezentul regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa 1A la prezentul regulament.

- 4.2.4. Pe orice vehicul conform unui tip de vehicul omologat în aplicarea prezentului regulament se plasează, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil și indicat în fișa de omologare, o marcă internațională de omologare compusă din:
- 4.2.4.1. un cerc în care este înscrisă litera „E”, urmată de indicativul țării care a acordat omologarea ⁽¹⁾;
- 4.2.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului astfel cum este prevăzut la punctul 4.2.4.1.
- 4.2.5. În cazul în care vehiculul este conform unui tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau a mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 4.2.4.1. nu trebuie repetat; într-un astfel de caz, numerele regulamentelor și numerele de omologare, precum și simbolurile adiționale pentru toate regulamentele pentru care a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea în aplicarea prezentului regulament, sunt înscrise unul sub altul, la dreapta simbolului prescris la punctul 4.2.4.1.
- 4.2.6. Marca de omologare este lizibilă și indelebilă.
- 4.2.7. Marca de omologare se plasează pe placa cu datele privind vehiculul aplicată de producător sau în apropierea acesteia.
- 4.3. **Tipul de comandă de direcție**
- 4.3.1. Dacă comanda de direcție trimisă spre omologare separată conform prezentului regulament respectă condițiile aplicabile prevăzute la punctele 5 și 6 de mai jos și în anexele 4, 5 și 6 din prezentul regulament, se acordă omologarea pentru acel tip de comandă de direcție. Aceasta se aplică doar comenzilor de direcție care nu includ o pernă de aer.
- 4.3.2. Un număr de omologare este atribuit fiecărui tip aprobat. Primele două cifre ale numărului (în prezent 03 corespunzând seriei de modificări 03 care au intrat în vigoare la 24 august 1993) vor indica seria de modificări cuprinzând cele mai recente modificări tehnice aduse regulamentului la momentul emiterii omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de comandă de direcție, conform definiției de la punctul 2.4. de mai sus.
- 4.3.3. Omologarea sau extinderea, sau refuzul omologării unui tip de comandă de direcție în conformitate cu prezentul regulament este comunicată părților participante la acord care aplică prezentul regulament, printr-o fișă conformă modelului menționat în anexa 1B la prezentul regulament.
- 4.3.4. Fiecare comandă de direcție care respectă tipul comenzii de direcție aprobate în conformitate cu prezentul regulament are atașat, în mod vizibil și la un loc ușor accesibil specificat în formularul de omologare, un semn distinctiv pentru aprobarea internațională care va consta în:
- 4.3.4.1. un cerc în care este înscrisă litera „E”, urmată de indicativul țării care a acordat omologarea ⁽²⁾;

⁽¹⁾ 1 pentru Germania, 2 pentru Franța, 3 pentru Italia, 4 pentru Țările de Jos, 5 pentru Suedia, 6 pentru Belgia, 7 pentru Ungaria, 8 pentru Republica Cehă, 9 pentru Spania, 10 pentru Iugoslavia, 11 pentru Regatul Unit, 12 pentru Austria, 13 pentru Luxemburg, 14 pentru Elveția, 15 (vacant), 16 pentru Norvegia, 17 pentru Finlanda, 18 pentru Danemarca, 19 pentru România, 20 pentru Polonia, 21 pentru Portugalia, 22 pentru Federația Rusă, 23 pentru Grecia, 24 pentru Irlanda, 25 pentru Croația, 26 pentru Slovenia și 27 pentru Slovacia, 28 pentru Belarus, 29 pentru Estonia, 30 (vacant), 31 pentru Bosnia și Herțegovina, 32 pentru Letonia, 33 (vacant), 34 pentru Bulgaria, 35-36 (vacant), 37 pentru Turcia, 38-39 (vacant), 40 pentru Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, 41 (vacant), 42 pentru Comunitatea Europeană (Omologările sunt acordate de statele membre, folosind simbolul CEE corespunzător), 43 pentru Japonia, 44 (vacant), 45 pentru Australia și 46 pentru Ucraina. Numerele următoare vor fi atribuite altor țări în ordinea cronologică în care acestea ratifică sau aderă la Acordul privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehiculele cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehiculele cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologării acordate pe baza acestor specificații, și numerele atribuite în acest mod se comunică de către Secretarul General al Națiunilor Unite părților contractante la acest acord.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol de la punctul 4.2.4.1.

- 4.3.4.2. numărul de omologare situat dedesubtul cercului;
- 4.3.4.3. simbolul R94-01 în cazul unei omologări în conformitate cu punctul 5.2.1. de mai jos.
- 4.3.5. Marca de omologare este lizibilă și indelebilă.
- 4.4. Anexa 2 la prezentul regulament cuprinde o serie de exemple de dispunere a mărcilor de omologare.
5. CAIET DE SARCINI
- 5.1. Atunci când un vehicul neocupat în stare de funcționare, fără manechin, este testat la coliziune cu o barieră la o viteză de 48,3 km/h(30 mph), partea superioară a coloanei de direcție și a arborelui său nu se vor deplasa în spate, orizontal și paralel cu axa longitudinală a vehiculului, cu mai mult de 12,7 cm și, de asemenea, fără să depășească 12,7 cm vertical în sus, ambele dimensiuni fiind considerate în raport cu un punct al vehiculului care nu este afectat de impact ⁽¹⁾.
- 5.1.1. În cazul unui vehicul acționat de un motor electric, testul de impact prescris la punctul 5.1. trebuie efectuat cu întrerupătorul principal al bateriei de propulsie pe poziția „pornit”. În plus, următoarele cerințe trebuie îndeplinite în timpul testului și după test.
- 5.1.1.1. Monoblocurile trebuie să rămână fixe la locul lor.
- 5.1.1.2. Niciun electrolit lichid nu trebuie să se scurgă în habitacul; cu toate acestea, o scurgere limitată este permisă doar în exteriorul vehiculului, cu condiția ca scurgerea care se produce în timpul primei ore după test să nu depășească 7 % din totalul electrolitului lichid din bateria de propulsie.
- 5.1.2. Specificațiile punctului 5.1. de mai sus sunt considerate a fi îndeplinite dacă vehiculul echipat cu un astfel de sistem de direcție respectă specificațiile punctului 5.2.2. din Regulamentul nr. 94, seria 01 de modificări.
- 5.2. Atunci când o comandă de direcție este lovită de un bloc de încercare lansat contra ei cu o viteză relativă de 24,1 km/h(15 mph), forța aplicată asupra blocului de încercare de comanda de direcție nu depășește 1 111 daN.
- 5.2.1. Dacă comanda de direcție este prevăzută cu pernă de aer, specificațiile punctului 5.2. de mai sus sunt considerate a fi îndeplinite dacă vehiculul echipat cu un astfel de sistem de direcție respectă specificațiile punctelor 5.2.1.4. și 5.2.1.5. din Regulamentul nr. 94, seria 01 de modificări.
- 5.3. Atunci când o comandă de direcție este lovită cu un element de lovire lansat contra ei cu o viteză relativă de 24,1 km/h, în conformitate cu procedura de la anexa 5, decelerația elementului de lovire nu va depăși 80 g în total timp de mai mult de 3 milisecunde. Decelerația va fi întotdeauna mai mică de 120 g cu C.f.c. 600 Hz.
- 5.4. Comanda direcției este proiectată, construită și montată astfel încât:
- 5.4.1. Înaintea testului de impact prescris la punctele 5.2 și 5.3 de mai sus, nicio parte a suprafeței comenzii de direcție, îndreptată spre conducătorul auto, care poate fi lovită de o sferă cu diametrul de 165 mm, nu prezintă asperități sau margini ascuțite pe o rază de curbură mai mică de 2,5 mm.

⁽¹⁾ A se vedea anexa 3, punctul 3.1.

- 5.4.1.1. După orice test de impact prescris la punctele 5.2. și 5,3, partea din suprafața comenzii de direcție îndreptată spre conducătorul auto nu prezintă asperități sau margini ascuțite care pot mări pericolul sau gravitatea rănilor pentru conducătorul auto. Nu se iau în considerare spărturile mici de suprafață sau fisurile.
- 5.4.1.1.1. În cazul unei proeminențe constând dintr-un element din material care nu este rigid având o duritate de mai puțin de 50 shore A montată pe suport rigid, cerințele punctului 5.4.1.1. se aplică doar suportului rigid.
- 5.4.2. Comanda de direcție este proiectată, construită și montată în așa fel încât să nu comporte elemente sau accesorii, inclusiv comanda claxonului și elementele de asamblare, care pot agăța hainele sau bijuteriile conducătorului auto în timpul manevrelor normale de conducere.
- 5.4.3. În cazul comenzilor de direcție care nu sunt destinate să facă parte din echipamentul original, se impune ca acestea să îndeplinească specificațiile de încercare în conformitate cu anexa 4 punctul 2.1.3 și cu anexa 5 punctul 2.3.
- 5.4.4. În cazul „comenzilor de direcție universale” se îndeplinesc cerințele pentru:
- 5.4.4.1. toate unghiurile posibile ale coloanei de direcție, testele efectuându-se cel puțin la unghiurile maxime și minime ale coloanei, pentru tipurile de vehicule omologate pentru care sunt destinate comenzile;
- 5.4.4.2. întreaga gamă de poziții posibile ale elementului de lovire și ale blocului de încercare față de comanda de direcție, testul efectuându-se cel puțin pentru o poziție medie în domeniul de tipuri de vehicule omologate pentru care sunt destinate comenzile. În cazul în care se utilizează o coloană de direcție, aceasta trebuie să fie de tipul care corespunde condițiilor „celui mai rău caz”.
- 5.4.5. În cazul în care se utilizează adaptoare pentru a adapta un singur tip de comandă de direcție la un domeniu de coloane de direcție și se poate demonstra că utilizând aceste adaptoare, caracteristicile de absorbție a energiei pentru sistem sunt aceleași, toate testele pot fi realizate cu un tip de adaptor.
6. TESTE
- 6.1. Respectarea cerințelor de la punctul 5 de mai sus se verifică în conformitate cu metodele prevăzute în anexele 3, 4 și 5 la prezentul regulament. Toate măsurătorile trebuie făcute pe baza ISO 6487:1987.
- 6.2. Cu toate acestea, pot fi admise alte teste, la alegerea autorității care acordă omologarea, cu condiția să fie demonstrată echivalența. În aceste cazuri, la documentația de omologare se anexează un raport care să descrie metodele utilizate și rezultatele obținute.
7. MODIFICAREA ȘI PRELUNGIREA OMOLOGĂRII TIPULUI DE VEHICUL SAU A TIPULUI DE COMANDĂ DE DIRECȚIE
- 7.1. Orice modificare a tipului de vehicul sau a tipului de comandă de direcție sau a amândurora trebuie notificată departamentului administrativ care a omologat tipul de vehicul sau tipul de comandă de direcție. Departamentul poate:
- 7.1.1. considera că este improbabil ca modificările efectuate să aibă consecințe negative și că, în orice caz, vehiculul respectă în continuare cerințele; sau

- 7.1.2. să solicite un nou raport de testare din partea serviciului tehnic responsabil pentru realizarea testelor.
- 7.2. Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 7.1. de mai sus, o variantă a vehiculului a căruia greutate în stare de funcționare este mai mică decât cea a vehiculului supus testului de omologare nu trebuie privită drept o modificare a tipului de vehicul.
- 7.3. Confirmarea sau refuzul omologării, cu specificarea modificării, trebuie comunicată prin procedura specificată la punctele 4.2.3. sau 4.3.3. de mai sus părților acordului care aplică prezentul regulament.
- 7.4. Autoritatea competentă care a emis prelungirea omologării trebuie să atribuie un număr de serie pentru o astfel de prelungire și să informeze celelalte părți participante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament prin intermediul unui formular de comunicare, conform modelului din anexa 1A sau 1B din prezentul regulament.
8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI
- 8.1. Fiecare vehicul omologat sau comandă de direcție omologată în temeiul prezentului regulament trebuie să fie astfel construit încât să corespundă tipului omologat, prin respectarea cerințelor stabilite la punctele 5 și 6 de mai sus.
- 8.2. Pentru verificarea respectării cerințelor de la punctul 8.1. se va proceda la controale corespunzătoare ale producției.
- 8.3. Posesorul omologării are, în special, următoarele obligații:
- 8.3.1. să asigure existența unor proceduri pentru un control al calității eficient al vehiculului sau al comenzii de direcție;
- 8.3.2. să aibă acces la materialul de testare necesar controlului conformității fiecărui tip omologat;
- 8.3.3. să se asigure că rezultatele testărilor sunt înregistrate și că documentele anexe rămân disponibile pe o perioadă care urmează să fie stabilită de comun acord cu serviciul administrativ;
- 8.3.4. să analizeze rezultatele fiecărui tip de test, pentru a verifica și garanta constanța caracteristicilor vehiculului, ținând seama de variațiile admisibile în producția industrială;
- 8.3.5. să se asigure că pentru fiecare tip de vehicul sau comandă de direcție sunt efectuate cel puțin testele privind măsurătorile;
- 8.3.6. să se asigure că orice variație a eșantioanelor sau a elementelor testate, care dovedește neconformitatea în cadrul tipului de testare luat în considerare, determină o nouă eșantionare și testări suplimentare. Trebuie luate toate măsurile necesare pentru restabilirea conformității producției respective.
- 8.4. Autoritatea competentă care a acordat omologarea de tip poate să verifice în orice moment metodele de control al conformității folosite în fiecare unitate de producție.
- 8.4.1. La fiecare inspecție, se prezintă inspectorului rapoartele de testare și de producție.
- 8.4.2. Inspectorul poate selecta aleatoriu exemplare care vor fi încercate în laboratorul constructorului. Numărul minim de exemplare poate fi stabilit în funcție de rezultatele controalelor proprii ale constructorului.
- 8.4.3. Dacă nivelul calității se dovedește nesatisfăcător sau este necesar să se verifice valabilitatea încercărilor efectuate în conformitate cu punctul 8.4.2., inspectorul trebuie să preleveze eșantioane care vor fi trimise serviciului tehnic care a efectuat testele de omologare de tip.

8.4.4. Autoritatea competentă poate proceda la efectuarea oricărui test prevăzut în prezentul regulament. Frecvența normală a inspecțiilor permise de către autoritatea competentă este de o inspecție pe an. În cazul în care în urma acestor inspecții se constată rezultate necorespunzătoare, autoritatea competentă trebuie să se asigure că se iau toate măsurile necesare pentru restabilirea conformității producției cât mai rapid posibil.

9. SANCTIUNI PENTRU NECONFORMITATEA PRODUCȚIEI

9.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul, în temeiul prezentului regulament, poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerința prevăzută la punctul 8.1 de mai sus sau în cazul în care vehiculul sau vehiculele selectate nu au trecut de verificările descrise la punctul 8.2. de mai sus.

9.2. În cazul în care o parte contractantă la acord, care aplică prezentul regulament, retrage o omologare pe care a acordat-o anterior, ea trebuie să notifice imediat acest aspect celelaltor părți contractante care aplică prezentul regulament prin intermediul unui formular de comunicare, conform modelului din anexa 1A sau anexa 1B din prezentul regulament (după caz).

10. INSTRUCȚIUNI

În cazul tipului de comandă de direcție furnizat separat de vehicul, instrucțiunile de ambalare și instalare trebuie să menționeze clar tipul (tipurile) de vehicul pentru care este destinat.

11. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează definitiv să producă un tip de vehicul sau un tip de comandă de direcție omologate în conformitate cu prezentul regulament, acesta informează autoritatea care a acordat omologarea cu privire la aceasta. La primirea comunicării respective, autoritatea menționată trebuie să informeze celelalte părți participante la Acordul din 1958 care aplică prezentului regulament prin intermediul unui formular de comunicare conform modelului din anexa 1A sau din anexa 1B din prezentul regulament (după caz).

12. DENUMIRI ȘI ADRESE ALE SERVICIILOR TEHNICE ÎNSĂRCINATE CU TESTELE DE OMOLOGARE ȘI ALE SERVICIILOR ADMINISTRATIVE

Părțile acordului care aplică prezentul regulament trebuie să comunice secretariatului Națiunilor Unite numele și adresele serviciilor tehnice responsabile cu desfășurarea testelor de omologare și ale departamentelor administrative care acordă omologarea și cărora le sunt trimise formularele care atestă omologarea, extinderea, respingerea sau retragerea omologării, eliberate în alte țări.

13. DISPOZIȚII TRANZITORII

13.1. Începând cu data intrării în vigoare a seriei 03 de modificări la prezentul regulament, nicio parte contractantă nu poate refuza o cerere de omologare înaintată în conformitate cu prezentul regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.

13.2. Omologări ale unui tip de vehicul

13.2.1. La expirarea unei perioade de 36 de luni de la data oficială de intrare în vigoare menționată la alineatul 13.1. de mai sus, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să acorde omologări pentru vehiculele cu comandă avansată din categoria M_1 și pentru vehiculele din categoria N_1 cu o greutate de mai puțin de 1.5 tone doar dacă tipul de vehicul respectă cerințele prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări, cu excepția dispozițiilor stabilite la punctul 5.1 din prezentul regulament privind deplasarea maximă verticală a coloanei de direcție, care se vor aplica noilor omologări doar după trecerea unei perioade de 12 luni.

- 13.2.2. La expirarea unei perioade de 48 de luni de la data oficială de intrare în vigoare menționată la alineatul 13.1. de mai sus, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări vehiculelor din categoria M₁, altele decât cele cu comandă avansată, doar dacă tipul de vehicul satisface condițiile prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.
- 13.2.3. La expirarea unei perioade de 60 de luni de la data oficială de intrare în vigoare menționată la alineatul 15.2.4. de mai sus, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza să recunoască omologările tipului de vehicul care nu au fost acordate în conformitate cu seria 03 de modificări din prezentul regulament.
- 13.3. **Omologări ale tipului de comandă de direcție**
- 13.3.1. La expirarea unei perioade de 24 de luni de la data oficială de intrare în vigoare menționată la alineatul 13.1. de mai sus, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări doar dacă tipul de comandă de direcție satisface cerințele aplicabile ale prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.
- 13.3.2. La expirarea unei perioade de 36 de luni de la data oficială de intrare în vigoare menționată la alineatul 13.1. de mai sus, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza să recunoască omologările tipului de comandă de direcție care nu au fost acordate în conformitate cu seria 03 de modificări din prezentul regulament.
- 13.3.3. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a suplimentului 2 la seria 03 de modificări, părțile contractante nu mai acordă omologări separate pentru tipul de comandă de direcție care include o pernă de aer.
- 13.3.4. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a suplimentului 2 la seria 03 de modificări, părțile contractante pot refuza să recunoască omologări separate pentru tipul de comandă de direcție care include o pernă de aer.
-

ANEXA 1A

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 x 297 mm)]



eliberat de către: Denumirea administrației:

.....

cu privire la ⁽²⁾: OMOLOGARE ACORDATĂ
 OMOLOGARE PRELUNGITĂ
 OMOLOGARE REFUZATĂ
 OMOLOGARE RETRASĂ
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

a unui tip de vehicul cu privire la protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact în conformitate cu regulamentul nr. 12.

Omologarea Nr. Prelungirea Nr.

1. Numele comercial sau marca vehiculului
2. Tipul vehiculului
3. Numele și adresa constructorului
4. Numele și adresa reprezentantului constructorului, dacă este cazul
5. Scurtă descriere a comenzii de direcție și a componentelor vehiculului care contribuie la protecția conducătorului auto față de comanda de direcție în cazul unui impact
6. Masa vehiculului în timpul testului
 axa frontală:
 axa posterioară:
 total:
7. Vehicul supus pentru omologare la data
8. Serviciul tehnic care răspunde de efectuarea testelor
9. Data raportului emis de serviciul tehnic
10. Numărul raportului emis de serviciul tehnic
11. Omologare acordată/refuzată/extinsă/retrasă ⁽²⁾
12. Poziția, pe vehicul, a mărcii de omologare
13. Locul
14. Data
15. Semnătura
16. Lista documentelor depuse la serviciul administrativ care a acordat omologarea se anexează la prezenta comunicare și poate fi obținută la cerere.

⁽¹⁾ Distingerea numărului țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din regulamentul).

⁽²⁾ A se tăia cu o linie ce nu este aplicabil.

ANEXA 1B

COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



eliberat de către: Denumirea administrației:

.....

cu privire la ⁽²⁾: OMOLOGARE ACORDATĂ
 OMOLOGARE PRELUNGITĂ
 OMOLOGARE REFUZATĂ
 OMOLOGARE RETRASĂ
 ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

a unui tip de comandă de direcție cu privire la protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact în conformitate cu partea relevantă din Regulamentul nr. 12.

Omologarea Nr. Prelungirea Nr.

1. Numele comercial sau marca comenzii de direcție
2. Numele și adresa constructorului
3. După caz, numele și adresa reprezentantului constructorului
4. Tipul sau tipurile de vehicule pe care se intenționează montarea comenzii
5. Scurtă descriere a comenzii de direcție și a componentelor care contribuie la protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact
6. Comanda de direcție depusă în vederea omologării la
7. Serviciul tehnic care răspunde de efectuarea testelor
8. Data raportului emis de serviciul tehnic
9. Numărul raportului emis de serviciul tehnic
10. Omologarea acordată/refuzată/extinsă/retrasă ⁽²⁾
11. Poziția, pe comanda de direcție, a mărcii de omologare
12. Locul
13. Data
14. Semnătura
15. Lista documentelor depuse la serviciul administrativ care a acordat omologarea se anexează la prezenta comunicare și poate fi obținută la cerere.

⁽¹⁾ Numărul de identificare al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile de omologare din prezentul regulament).

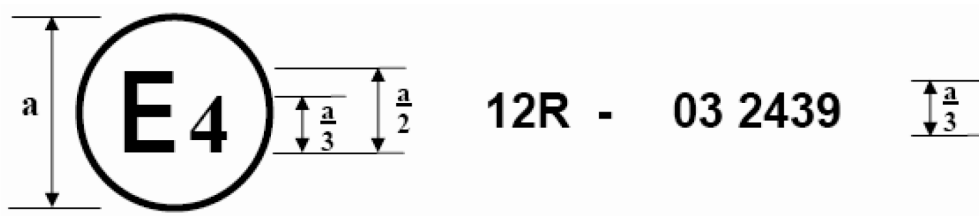
⁽²⁾ A se tăia cu o linie ce nu este aplicabil.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

MODELUL A

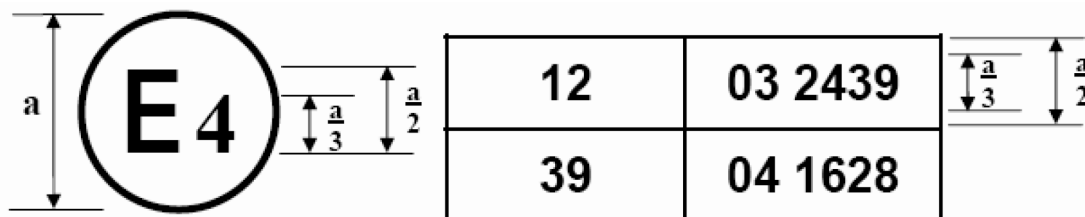
(A se vedea alineatul 4.2.4. din prezentul regulament)

**a = 8 mm min.**

Marca de omologare de mai sus aplicată pe un vehicul indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4), în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact, în conformitate cu Regulamentul nr. 12. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată conform condițiilor din Regulamentul nr. 12 modificat de seria 03 de modificări.

MODELUL B

(A se vedea alineatul 4.2.5 din prezentul regulament)

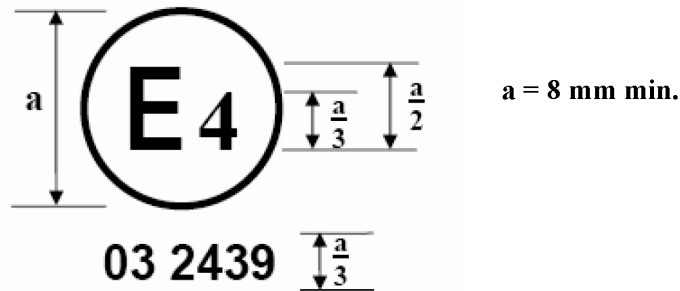
**a = 8 mm min.**

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că acest tip de vehicul a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu Regulamentele nr. 12 și 39 ⁽¹⁾. Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările în cauză, Regulamentul nr. 12 a inclus seria 03 de modificări și Regulamentul nr. 39 a inclus seria 04 de modificări.

⁽¹⁾ Cel de-al doilea număr este oferit doar cu titlu de exemplu.

MODELUL C

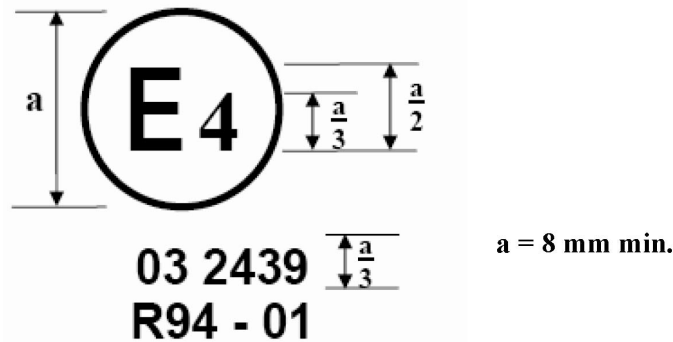
(A se vedea alineatul 4.3.4 din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus aplicată pe o comandă de direcție indică faptul că tipul de comandă de direcție în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4), în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact, în conformitate cu partea relevantă a Regulamentului nr. 12 astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.

MODELUL D

(A se vedea alineatul 4.3.4.3. din prezentul regulament)



Marca de omologare de mai sus aplicată pe o comandă de direcție indică faptul că tipul de comandă de direcție în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4), în ceea ce privește protecția conducătorului auto față de sistemul de direcție în cazul unui impact, în conformitate cu dispozițiile punctelor 5.2.1. și/sau 5.3.1. din Regulamentul nr. 12 astfel cum a fost modificat prin seria 03 de modificări.

ANEXA 3

TEST DE IMPACT FRONTAL CU O BARIERĂ

1. SCOP

Scopul acestui test este verificarea îndeplinirii cerințelor prevăzute la punctul 5.1.

2. INSTALAȚII, PROCEDURI ȘI INSTRUMENTE DE MĂSURĂ

2.1. Terenul de testare

Zona de testare va trebui să fie suficient de mare pentru a putea adăposti pista de lansare, bariera și instalațiile tehnice necesare testării. Ultima parte a pistei, la cel puțin 5 m înainte de barieră, va fi orizontală (pantă mai mică de 3% măsurată pe o lungime de un metru), plată și netedă.

2.2. Bariera

Bariera este constituită dintr-un bloc de beton armat având o lățime frontală minimă de 3 m și o înălțime minimă de 1,5 m. Bariera trebuie să fie suficient de groasă pentru a cântări minimum 70 de tone metrice. Fața frontală va fi plată, verticală și perpendiculară pe axa pistei de lansare. Ea va fi acoperită cu placaj gros de 19 ± 1 mm, în stare bună. Între placaj și barieră poate fi plasată o structură de oțel plat cu o grosime minimă de 25 mm. Se poate utiliza și o barieră cu alte caracteristici, cu condiția ca suprafața zonei de impact să fie mai mare decât zona frontală de lovire a vehiculului testat și cu condiția ca rezultatele să rămână echivalente.

2.3. Propulsia vehiculului

La momentul impactului, vehiculul nu mai este supus acțiunii altor dispozitive de direcție și propulsare suplimentare. El va ajunge la obstacol pe o traiectorie perpendiculară pe direcția peretelui de coliziune; nealinierea laterală maximă admisă între linia mediană verticală a părții frontale a vehiculului și linia mediană verticală a peretelui de coliziune este de ± 30 cm.

2.4. Starea vehiculului

2.4.1. Pentru testare, vehiculul va fi dotat fie cu toate componentele și echipamentele incluse în mod obișnuit în masa neîncărcată sau într-o stare care să asigure această cerință în ceea ce privește componentele și echipamentele legate de habitacul, precum și distribuția masei vehiculului în ansamblu, în stare de funcționare.

La cererea constructorului, cu derogare de la punctul 5.1 din prezentul regulament, testul poate fi realizat cu manechine în poziție, cu condiția ca acestea să nu împiedice în nici un moment funcționarea sistemului de direcție. Masa manechinelor nu se va lua în considerare în cazul acestui test.

2.4.2. În cazul în care vehiculul este propulsat prin mijloace externe, circuitul de alimentare cu carburant va fi umplut la cel puțin 90 % din capacitatea lui cu un lichid neinflamabil având densitatea între 0,7 și 1. Toate celelalte circuite (rezervoare de lichid de frână, radiatoare, etc.) pot fi goale.

2.4.3. Dacă vehiculul este propulsat de motorul propriu, rezervorul de carburant va fi umplut în proporție de minimum 90 %. Toate celelalte rezervoare vor fi umplute la capacitate.

La cererea constructorului și cu avizul serviciului tehnic, alimentarea cu carburant a motorului poate fi asigurată de un rezervor auxiliar de capacitate mică. În acest caz, rezervorul de carburant va fi umplut la minimum 90 % din capacitate cu un lichid neinflamabil având densitatea între 0,7 și 1.

2.4.4. La cererea constructorului, serviciul tehnic responsabil cu efectuarea testelor poate permite ca același vehicul, folosit pentru teste prevăzute de alte regulamente (inclusiv teste capabile să îi afecteze structura), să fie folosit și pentru testele prevăzute de prezentul regulament.

2.4.5. Volanul de direcție, dacă este reglabil, va fi fixat în poziția normală indicată de fabricant, sau, dacă nu, într-o poziție mediană între limitele domeniului (domeniilor) său (sale) de reglare.

2.5. Viteza de impact

Viteza de impact va fi cuprinsă între 48,3 km/h (30 mph) și 53,1 km/h (33 mph). Cu toate acestea, dacă testul a fost realizat la o viteză de impact superioară și vehiculul a îndeplinit cerințele prevăzute, testul va fi considerat drept satisfăcător.

2.6. Aparate de măsură

Aparatul utilizat pentru înregistrarea vitezei indicate la punctul 2.5 de mai sus va avea o precizie de 1 %.

3. REZULTATE

- 3.1. Pentru a determina deplasarea înapoi și în sus a comenzii direcției, se va efectua o înregistrare ⁽¹⁾, în timpul coliziunii, a variației de distanță – măsurată orizontal ⁽²⁾ și paralel cu axa longitudinală a vehiculului, și vertical, în direcția perpendiculară pe axa în cauză – între partea superioară a coloanei de direcție (și a arborelui de direcție) și un punct pe vehicul care nu este afectat de impact. Valoarea cea mai mare a acestei variații, luată din înregistrare, trebuie considerată ca deplasare înapoi și în sus.
- 3.2. După test, avariile suferite de vehicul vor fi consemnate într-un raport scris; se va face cel puțin o fotografie cu fiecare din următoarele perspective ale vehiculului:
 - 3.2.1. laterală (dreapta și stânga);
 - 3.2.2. frontală;
 - 3.2.3. a părții inferioare;
 - 3.2.4. a zonei afectate din interiorul habitacului.

4. FACTORI DE CORECȚIE

4.1. Notații

V Viteza înregistrată, în km/h;

m_0 Masa prototipului în starea definită la punctul 2.4 din prezenta anexă;

m_1 Masa prototipului cu dispozitivul de testare;

D_0 Variația în distanță măsurată în timpul impactului, conform definiției de la punctul 3.1 din prezenta anexă;

D_1 Variația în distanță utilizată pentru determinarea rezultatelor testului;

K_1 = valoarea cea mai mare din raportul $\frac{(48,3)^2}{V}$ și 0,83;

K_2 = valoarea cea mai mare din raportul m_0/m_1 și 0,8.

- 4.2. Variația corectată D_1 utilizată pentru verificarea conformității prototipului cu cerințele prezentului regulament se calculează cu următoarea formulă:

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

- 4.3. Nu este necesar să se efectueze un test de impact frontal cu o barieră în cazul vehiculelor identice cu prototipul în ceea ce privește caracteristicile specificate la punctul 2.2 din prezentul regulament, dar a căror masă m_1 este mai mare decât m_0 , dacă m_1 nu este mai mare decât 1,25 m_0 și dacă variația corectată D_2 obținută din variația D_1 cu formula $D_2 = (m_1/m_0) \cdot D_1$ poate demonstra că vehiculul corespunde în continuare cerințelor punctului 5 din prezentul regulament.

5. PROCEDURI ECHIVALENTE

- 5.1. Se pot permite teste alternative, la alegerea autorității de omologare, cu condiția demonstrării echivalenței. La documentația privind omologarea se va anexa un raport care descrie metoda utilizată și rezultatele obținute sau motivul pentru care testul nu a fost realizat.
- 5.2. Responsabilitatea demonstrării echivalenței metodei alternative va cădea în sarcina constructorului sau a reprezentantului său care dorește să folosească o astfel de metodă.

⁽¹⁾ Această înregistrare poate fi înlocuită printr-un număr maxim de măsurări.

⁽²⁾ Modul „orizontal” se înțelege față de habitacul, atunci când vehiculul este imobil înainte de testare, și nu orizontal în spațiu în timpul deplasării vehiculului față de teren, iar modul „vertical” este perpendicular pe cel orizontal și în sus.

ANEXA 4

TESTUL DE IMPACT CU BLOC DE ÎNCERCARE**1. SCOP**

Scopul prezentului test este verificarea îndeplinirii cerințelor prevăzute la punctul 5.2 din prezentul regulament.

2. INSTALAȚII, PROCEDURI ȘI APARATE DE MĂSURĂ**2.1. Montarea comenzii de direcție**

2.1.1. Comanda direcției va fi montată pe secțiunea frontală a vehiculului obținută prin tăierea transversală a caroseriei la nivelul scaunelor din față, cu posibilitatea eliminării acoperișului, parbrizului și ușilor. Această secțiune se va fixa rigid la bancul de testare, astfel încât să nu se deplaseze la impactul cu blocul de încercare.

Toleranța pentru unghiul de montare a comenzii va fi de ± 2 grade față de unghiul proiectat.

2.1.2. Cu toate acestea, la cererea constructorului și cu avizul serviciului tehnic, comanda de direcție poate fi montată pe un cadru care simulează montarea sistemului de direcție, cu condiția ca, în comparație cu ansamblul „secțiune partea din față a caroseriei/sistem de direcție”, ansamblul „cadru/sistem de direcție” să aibă:

2.1.2.1. aceeași dispunere geometrică;

2.1.2.2. rigiditate mai mare.

2.1.3. Montarea comenzii direcției în cazul omologării exclusive a comenzii direcției. Comanda direcției trebuie testată împreună cu accesoriile sale. Comanda direcției trebuie să aibă un spațiu minim de deformare de 100 mm între ea și bancul de testare. Arborele direcției trebuie fixat bine de bancul de testare, astfel încât să nu se deplaseze sub efectul impactului (vezi fig.2).

2.2. Reglarea sistemului de direcție pentru teste

2.2.1. În timpul primului test, comanda direcției trebuie întoarsă astfel încât partea sa cea mai rigidă să fie perpendiculară pe punctul de contact cu blocul de testare; în cazul în care comanda direcției este volanul, testul se va repeta cu partea cea mai flexibilă a volanului, perpendiculară pe punctul de contact în cauză. Comanda direcției, dacă este reglabilă, va fi fixată în poziția normală indicată de fabricant, sau, dacă nu, într-o poziție mediană între limitele domeniului (domeniilor) său (sale) de reglare.

2.2.2. În cazul în care vehiculul este echipat cu dispozitiv de reglare a pantei și poziției volanului, testul se va realiza cu acesta din urmă în poziția normală de utilizare indicată de constructor și considerată de laborator ca fiind reprezentativă din punctul de vedere al absorbției de energie.

2.2.3. În cazul în care comanda direcției este prevăzută cu pernă de aer la volan, testul se va realiza cu perna de aer umflată. La cererea constructorului și cu avizul serviciului tehnic, testul poate fi realizat fără umflarea pernei de aer.

2.3. Blocul de încercare

Blocul de încercare va avea forma, dimensiunile, masa și caracteristicile arătate în apendicele la prezenta anexă.

2.4. Măsurarea forțelor

2.4.1. Se va măsura forța maximă ce acționează orizontal și paralel cu axa longitudinală a vehiculului, aplicată asupra blocului de încercare, ca rezultat al impactului cu comanda direcției.

2.4.2. Această forță poate fi măsurată direct sau indirect sau calculată din valorile înregistrate în timpul testului.

2.5. Propulsarea blocului de încercare

2.5.1. Se poate utiliza orice metodă de propulsare cu condiția ca, atunci când blocul de încercare lovește comanda direcției, el să nu fie conectat la dispozitivul de propulsare. Blocul de încercare va lovi această comandă după o traiectorie aproximativ dreaptă, paralelă cu axa longitudinală a vehiculului.

2.5.2. Înainte de impact, punctul H al blocului de încercare, indicat printr-un marcaj special, trebuie reglat astfel încât să fie în planul orizontal care trece prin punctul R indicat de constructorul vehiculului.

2.6. Viteza

Blocul de încercare va lovi comanda direcției cu o viteză de $24,1 \text{ km/h} + 1,2 (15 \text{ mph} + 0,8)$. Cu toate acestea, dacă testul a fost realizat la o viteză de impact mai mare și comanda a respectat cerințele prevăzute, testul se consideră drept satisfăcător.

2.7. Aparate de măsură

2.7.1. Aparatele utilizate pentru înregistrarea parametrilor menționați la punctul 5.2 din prezentul regulament trebuie să permită determinări cu următoarele toleranțe:

2.7.1.1. viteza blocului de încercare: în limita de 2 %;

2.7.1.2. înregistrarea timpului în limita de 1/1 000 secunde;

2.7.1.3. Începutul impactului (punctul zero), la momentul primului contact al blocului de încercare cu comanda direcției, se identifică din înregistrările și filmele utilizate pentru analizarea rezultatelor testului.

2.7.1.4. Măsurarea forței

Aparatele utilizate trebuie să respecte ISO 6487:1987, în lipsa altor indicații din prezentul regulament.

2.7.1.4.1. Cu traductoarele de sarcină inserate în sistemul de direcție:

clasa de amplitudine a canalului trebuie să fie de 1 960 daN (2 000 kg), iar clasa de frecvență de 600.

2.7.1.4.2. Cu accelerometrele sau traductoarele de sarcină inserate pe blocul de încercare: două accelerometre unidirecționale vor fi plasate în mod simetric în planul transversal al centrului de gravitație al blocului de încercare. Clasa de amplitudine a canalului trebuie să fie de 60 g, iar clasa de frecvență de 180. Sunt permise și alte metode cu privire la numărul și poziționarea accelerometrelor, astfel încât, prin împărțirea aparatului de testare în părți separate la centrul de gravitație în care sunt plasate accelerometrele, să se măsoare accelerația în mod orizontal și paralel cu axa longitudinală a vehiculului.

Forța rezultantă va fi forța corespunzătoare sumei maxime a forțelor calculate sau măsurate direct pentru fiecare element al blocului de încercare.

2.8. Temperatura mediului: stabilizată la $20 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$.

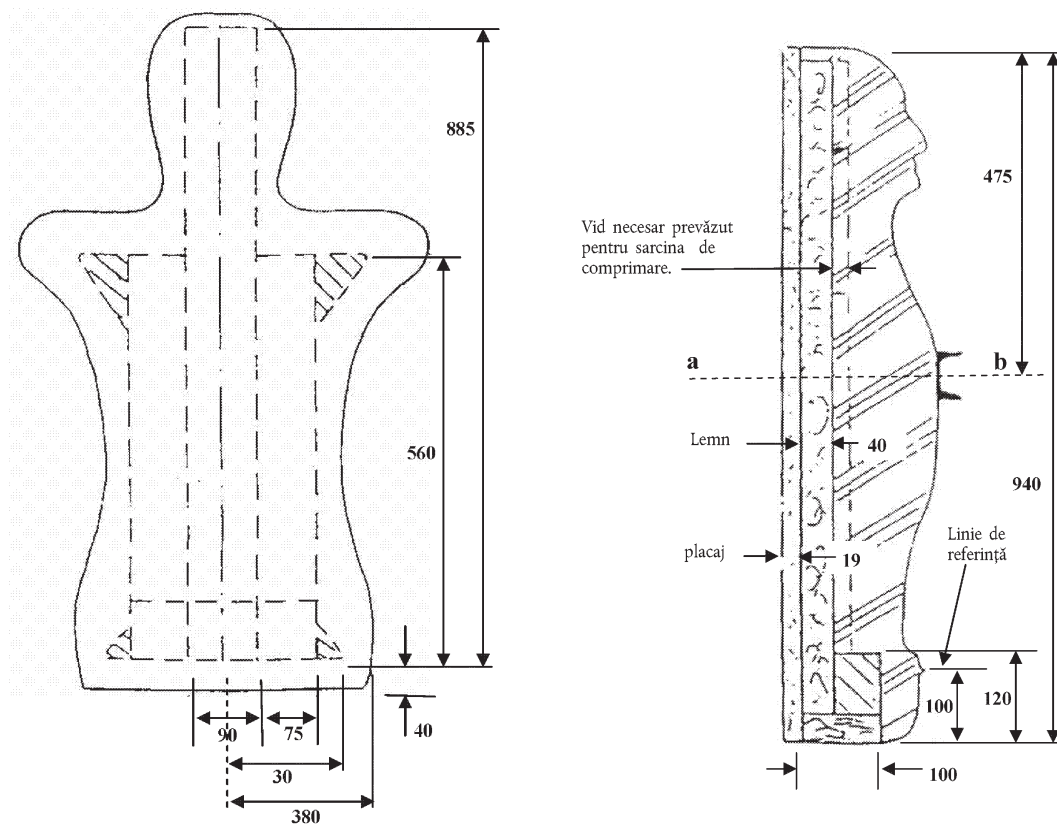
3. REZULTATE

3.1. După test, avaria suportată de sistemul de direcție va fi evaluată și consemnată într-un raport scris; trebuie efectuată cel puțin o fotografie frontală și una laterală a zonei „comanda direcției/coloana de direcție/panoul cu instrumente”.

3.2. Valoarea maximă a forței se va măsura sau calcula conform indicațiilor de la punctul 2.4.

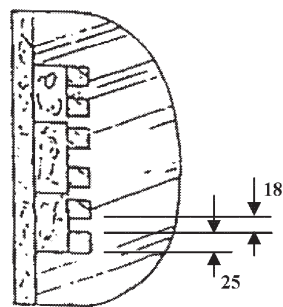
Apendice

(Masa: 34-36 kg. 50 % din configurația toracică a blocului de încercare)



Coefficientul de elasticitate: 107-143 kgf/cm.

Cutia este încărcată cu un braț de 100 mm, situat la 90° față de axa longitudinală a blocului și paralel cu placa de sprijin. Sarcina se măsoară atunci când brațul s-a deplasat cu 12,7 mm în interiorul blocului de încercare.



secțiunea a - b

Toate dimensiunile sunt în mm.

Material de tip elastic fixat cu ajutorul unor curele și a unei bande adezive de placa de sprijin

ANEXA 5

Testul cu capul fals

1. SCOP
Scopul prezentului test este verificarea îndeplinirii cerințelor prevăzute la punctul 5.3 din prezentul regulament.
2. INSTALAȚII, PROCEDURI ȘI APARATE DE MĂSURĂ
 - 2.1. **Generalități**
 - 2.1.1. Comanda direcției va fi testată împreună cu accesoriile sale.
 - 2.1.2. În cazul în care comanda direcției este prevăzută cu pernă de aer la volan, testul se va realiza cu perna de aer umflată. La cererea constructorului și cu avizul serviciului tehnic, testul poate fi realizat fără umflarea pernei de aer.
 - 2.2. **Montarea comenzii direcției în cazul în care omologarea comenzii direcției este legată de omologarea vehiculului**
 - 2.2.1. Comanda direcției va fi montată pe secțiunea frontală a vehiculului, obținută prin tăierea transversală a caroseriei la nivelul scaunelor din față, cu posibilitatea eliminării acoperișului, parbrizului și portierelor.

Această secțiune se va fixa în mod rigid la bancul de testare, astfel încât să nu se deplaseze sub efectul impactului cu capul fals.

Toleranța pentru unghiul de montare a comenzii va fi de ± 2 grade față de unghiul proiectat.
 - 2.2.2. Cu toate acestea, la cererea constructorului și cu avizul serviciului tehnic, comanda direcției poate fi montată pe un cadru care simulează montarea sistemului de direcție, cu condiția ca, în comparație cu ansamblul „secțiune partea din față a caroseriei/sistem de direcție”, ansamblul „cadru/sistem de direcție” să aibă:
 - 2.2.2.1. aceeași dispunere geometrică;
 - 2.2.2.2. rigiditate mai mare.
 - 2.3. **Montarea comenzii direcției în cazul omologării exclusive a comenzii direcției**
Comanda direcției va fi testată împreună cu accesoriile sale. Comanda direcției trebuie să aibă un spațiu minim de deformare de 100 mm între ea și bancul de testare. Arborele direcției va fi fixat bine de bancul de testare, astfel încât să nu se deplaseze sub efectul impactului (vezi fig.1).
 - 2.3.1. Cu toate acestea, la cererea constructorului, testul poate fi realizat în condițiile specificate la punctul 2.2 de mai sus. În acest caz omologarea va fi valabilă numai pentru tipul (tipurile) de vehicul(e) specificat(e).
 3. APARATURA DE TESTARE
 - 3.1. Această aparatură constă dintr-un impactor liniar rigid, în întregime dirijat, cu o masă de 6,8 kg. Suprafața de impact a acestuia este emisferică și are un diametru de 165 mm.
 - 3.2. Capul fals va fi echipat cu două accelerometre și un vitezometru, toate capabile să măsoare valorile în direcția de impact.

3.3. Aparate de măsură

3.3.1. Aparatele de măsură utilizate vor fi conforme normei ISO 6487:1987. În plus, acestea vor avea următoarele caracteristici:

3.3.2. Accelerația

Clasa de amplitudine a canalului 150 g CAC.

Clasa de frecvență a canalului 600 Hz CFC.

3.3.3. Viteza

Precizia de $\pm 1\%$

3.3.4. Înregistrarea timpului

Aparatele vor permite înregistrarea acțiunii pe toată durata ei, și precizia citirilor la nivel de miime de secundă. Începutul impactului, la momentul primului contact între elementul de lovire și comanda direcției, va fi notat pe înregistrările utilizate pentru analizarea testului.

4. PROCEDURA DE TESTARE

4.1. Planul comenzii direcției trebuie să fie perpendicular pe direcția de impact.

4.2. Un maxim de patru și un minim de trei poziții se supun impactului pentru fiecare tip de comandă de direcție. Pentru fiecare impact trebuie folosită o nouă comandă de direcție. Pentru impacturi succesive axa centrală a elementului de lovire trebuie să fie aliniată cu unul din următoarele puncte:

4.2.1. Centrul butucului comenzii de direcție;

4.2.2. Punctul de îmbinare al spiței celei mai rigide sau mai susținute cu marginea internă a cadrului dispozitivului de comandă de direcție;

4.2.3. Punctul median al celei mai scurte suprafețe fără sprijin a coroanei comenzii de direcție, astfel încât, la impact, capul fals să nu întâlnească spițe;

4.2.4. La alegerea autorității care acordă omologarea, poziția „cea mai nefavorabilă” a comenzii de direcție.

4.3. Elementul de lovire lovește comanda de direcție cu o viteză de 24,1 km/h; această viteză se atinge fie numai prin energia de propulsare, fie prin utilizarea unui dispozitiv de propulsare auxiliar.

5. REZULTATE

5.1. În testele realizate conform procedurii de mai sus, valoarea decelerației elementului de lovire se consideră media citirilor simultane de la două instrumente de măsurare a decelerației.

6. PROCEDURI ECHIVALENTE

6.1. Se pot permite teste alternative, la alegerea autorității de omologare, cu condiția demonstrării echivalenței acestora. La documentația de omologare se anexează un raport cu descrierea metodei utilizate și a rezultatelor obținute.

6.2. Responsabilitatea demonstrării echivalenței metodei alternative va cădea în sarcina constructorului sau a reprezentantului său care dorește să folosească o astfel de metodă.

Figura 1a
Dispozitiv de testare

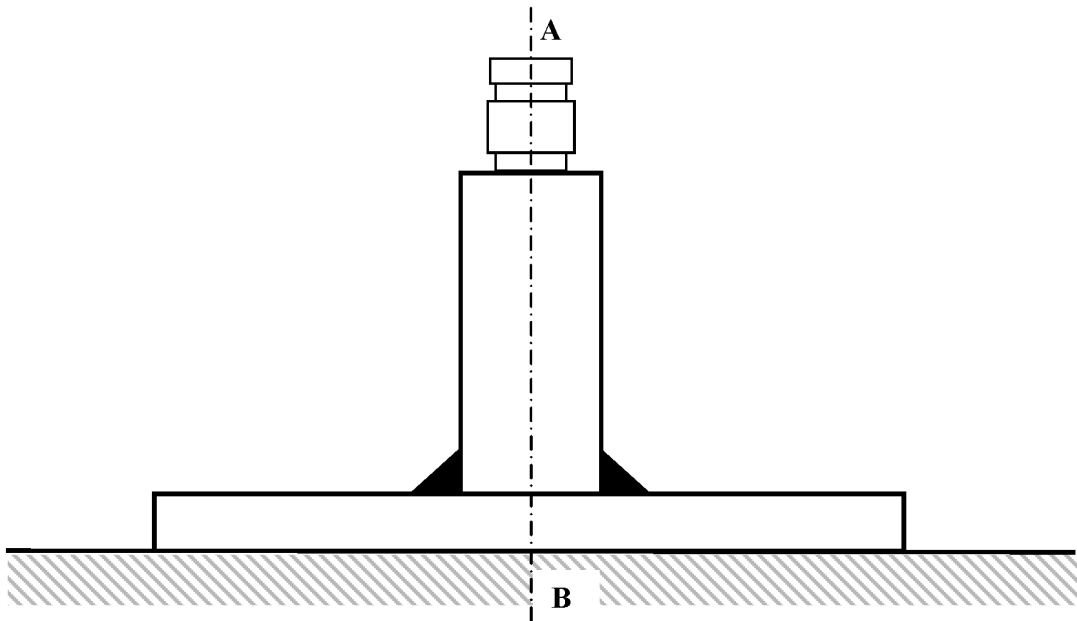
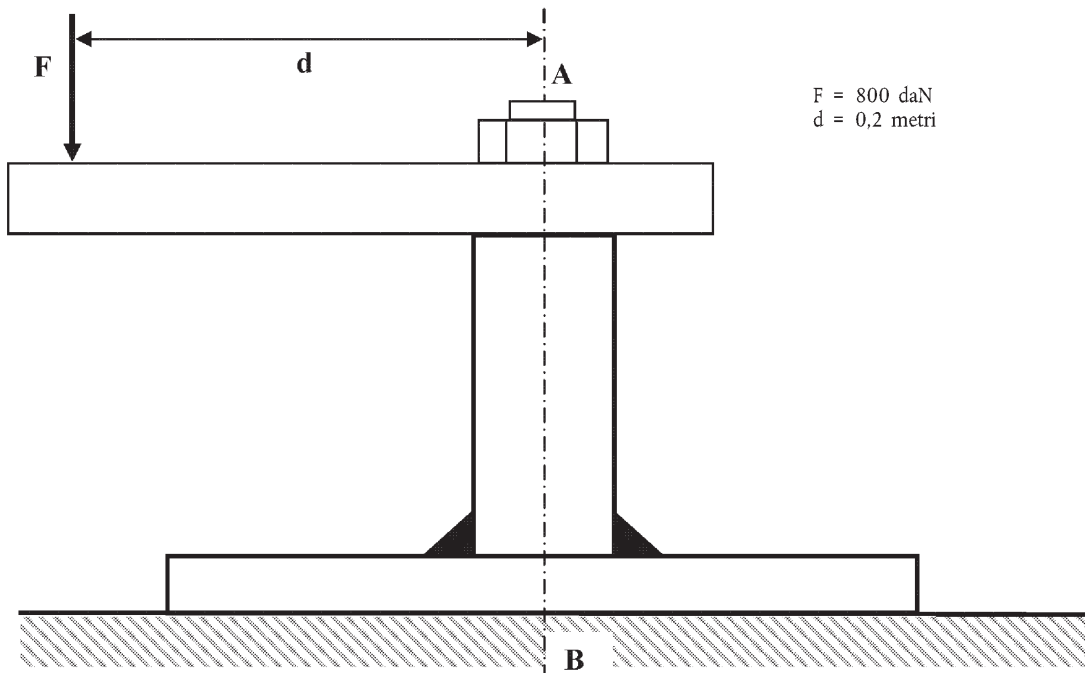


Figura 1b
Măsurarea rigidității dispozitivului de testare



În condițiile unei sarcini de 800 daN care produce un cuplu de 160 mdaN față de punctul „B”, deplasarea în toate direcțiile a punctului „A” trebuie să fie mai mică de 2 mm

ANEXA 6

Procedură de determinare a punctului H și a unghiului real al trunchiului pentru scaunele din autovehicule

1. SCOP
Procedura descrisă în prezenta anexă este folosită pentru a stabili locul punctului „H” și unghiul real al trunchiului pentru una sau mai multe poziții pe scaun într-un vehicul cu motor și pentru a verifica relația dintre datele măsurate și specificațiile tehnice furnizate de constructorul vehiculului ⁽¹⁾.
2. DEFINIȚII
În sensul prezentei anexe, se înțeleg următoarele:
 - 2.1. „Date de referință” înseamnă una sau mai multe dintre următoarele caracteristici ale poziției de ședere:
 - 2.1.1. punctul „H” și punctul „R” și relația acestora;
 - 2.1.2. unghiul real al trunchiului și unghiul prevăzut al trunchiului precum și relația dintre ele.
 - 2.2. „Manechin tridimensional pentru determinarea punctului H” (manechin 3-D H) înseamnă dispozitivul folosit pentru determinarea punctelor H și a unghiurilor reale ale trunchiului. Acest dispozitiv este descris în apendicele 1 la prezenta anexă;
 - 2.3. „Punctul «H»” înseamnă centrul de pivotare între trunchiul și coapsa manechinului 3-D H instalat pe scaunul vehiculului, în conformitate cu punctul 4 de mai jos. Punctul „H” este situat în centrul liniei mediane a dispozitivului care leagă punctele de observare a punctului „H” situate pe fiecare parte a manechinului 3-D H. Punctul „H” corespunde teoretic punctului „R” (pentru toleranțe vezi paragraful 3.2.2 de mai jos). Odată determinat conform procedurii descrise la punctul 4, punctul „H” este considerat ca fiind fix față de structura scaunului, deplasându-se împreună cu aceasta atunci când se reglează scaunul;
 - 2.4. „Punctul «R»” sau „punctul de ședere de referință” înseamnă un punct definit pe planurile constructorului vehiculului pentru fiecare poziție de ședere și stabilit în raport cu sistemul de referință tridimensional;
 - 2.5. „Linia trunchiului” înseamnă linia mediană a sondei manechinului 3-D H atunci când sonda se află în poziția cea mai retrasă spre spate;
 - 2.6. „Unghi real al trunchiului” reprezintă unghiul măsurat între o linie verticală care trece prin punctul „H” și linia trunchiului, folosind cvadrantul unghiului spatelui manechinului 3-D H. Unghiul real al trunchiului corespunde teoretic unghiului prevăzut al trunchiului (pentru toleranțe, vezi alineatul 3.2.2 de mai jos);
 - 2.7. „Unghiul prevăzut al trunchiului” înseamnă valorile unghiului dintre o dreaptă verticală prin punctul „R” și linia trunchiului într-o poziție care corespunde poziției tehnice a spătarului stabilite de constructorul vehiculului;
 - 2.8. „Planul median al ocupantului”(C/LO) înseamnă planul median al manechinului 3-D H așezat în fiecare poziție prevăzută; el este reprezentat de coordonata punctului „H” pe axa „Y”. Pentru scaunele individuale, planul median al scaunului coincide cu planul median al ocupantului. Pentru celelalte scaune, planul median al ocupantului este specificat de către constructor;
 - 2.9. „Sistemul de referință tridimensional” înseamnă un sistem precum cel descris în apendicele 2 din prezenta anexă;
 - 2.10. „Puncte de reper” reprezintă repere fizice (orificii, suprafețe, semne sau creștături) pe caroseria vehiculului, astfel cum sunt definite de către constructor;
 - 2.11. „Asieta vehiculului” – poziția vehiculului definită de coordonatele punctelor de reper în sistemul de referință tridimensional.

⁽¹⁾ În orice poziție de ședere, alta decât cea din locurile din față, în care punctul „H” nu poate fi determinat folosind manechinul tridimensional pentru determinarea punctului „H” sau alte proceduri, punctul „R” indicat de constructor poate fi luat drept referință de autoritățile competente, dacă acestea consideră necesar.

3. DISPOZIȚII
- 3.1. **Prezentarea datelor**
- Pentru fiecare poziție de așezare pentru care sunt solicitate date de referință pentru a demonstra conformitatea cu dispozițiile prezentei directive, trebuie prezentate toate sau o selecție corespunzătoare a următoarelor date, sub forma indicată în apendicele 3 la prezenta anexă:
- 3.1.1. coordonatele punctului „R” în raport cu sistemul de referință tridimensional;
- 3.1.2. unghiul prevăzut al trunchiului;
- 3.1.3. toate indicațiile necesare reglării scaunului (dacă este reglabil) până la poziția de măsurare stabilită la punctul 4.3 de mai jos.
- 3.2. **Relația dintre măsurile obținute și specificațiile proiectate**
- 3.2.1. Coordonatele punctului „H” și valoarea reală a unghiului trunchiului, obținute prin procedura stabilită la punctul 4 de mai jos, trebuie comparate cu coordonatele punctului „R”, respectiv cu valoarea unghiului prevăzut al trunchiului indicată de către constructorul vehiculului.
- 3.2.2. Pozițiile relative ale punctului „R” și „H” și relația dintre unghiul prevăzut al trunchiului și unghiul real al trunchiului se consideră satisfăcătoare pentru poziția de ședere în cauză, dacă punctul „H”, așa cum este definit prin coordonatele sale, se situează într-un pătrat cu latura de 50 mm cu laturi orizontale și verticale, ale căror diagonale se intersectează în punctul „R”, și dacă unghiul real al trunchiului diferă cu cel mult 5 ° de unghiul prevăzut al trunchiului.
- 3.2.3. Dacă sunt întrunite aceste condiții, punctul „R” și unghiul prevăzut al trunchiului se folosesc pentru a demonstra conformitatea cu dispozițiile prezentului regulament.
- 3.2.4. Dacă punctul „H” sau unghiul real al trunchiului nu îndeplinesc cerințele paragrafului 3.2.2 de mai sus, punctul „H” și unghiul real al trunchiului se măsoară de încă două ori (de trei ori în total). Dacă rezultatele a două dintre aceste trei operații sunt conforme cerințelor, se aplică dispozițiile de la paragraful 3.2.3 de mai sus.
- 3.2.5. Dacă rezultatele a cel puțin două dintre cele trei operații descrise la paragraful 3.2.4 de mai sus nu îndeplinesc cerințele punctului 3.2.2 de mai sus sau dacă nu pot fi verificate deoarece constructorul nu a pus la dispoziție informații referitoare la poziția punctului „R” sau la unghiul prevăzut al trunchiului, centrul de greutate al celor trei puncte măsurate sau media celor trei unghiuri măsurate se folosesc și se consideră ca fiind aplicabile în toate cazurile în care punctul „R” sau unghiul prevăzut al trunchiului sunt menționate în prezentul regulament.
4. PROCEDURA DE DETERMINARE A PUNCTULUI „H” ȘI A UNGHIULUI REAL AL TRUNCHIULUI
- 4.1. Vehiculul trebuie condiționat la o temperatură de 20 ± 10 °C, la latitudinea constructorului, pentru a se asigura că materialul scaunului ajunge la temperatura ambiantă. Dacă scaunul care urmează a fi verificat nu a mai fost utilizat, atunci o persoană sau un dispozitiv de 70-80 kg se va așeza de două ori timp de câte un minut pe acesta, pentru a îndoi tapițeria și spătarul scaunului. La cererea constructorului, nici unul dintre grupurile de scaune nu se încarcă timp de minimum 30 de minute înainte de instalarea manechinului 3-D H.
- 4.2. Vehiculul trebuie să aibă asieta definită în conformitate cu punctul 2.11 de mai sus.
- 4.3. Dacă este reglabil, scaunul trebuie fixat mai întâi în cea mai retrasă poziție normală de conducere sau de utilizare, conform indicațiilor constructorului vehiculului, luând în considerare doar reglarea longitudinală a scaunului, excluzând cursa scaunului utilizată în alte scopuri decât pozițiile normale de conducere sau utilizare. Dacă există alte moduri de reglare a scaunelor (vertical, unghiular, al spătarului etc.), acestea se reglează în poziția specificată de constructorul vehiculului. Pentru scaunele cu suspensie, poziția verticală trebuie să fie fixată în mod rigid, corespunzător poziției normale de conducere specificate de constructor.
- 4.4. Suprafața scaunului cu care intră în contact manechinul 3-D H trebuie acoperită cu o țesătură de voal de bumbac de mărime suficientă și cu textura corespunzătoare, descrisă ca țesătură de bumbac uniformă având 18,9 fire pe cm^2 și cântărind $0,228 \text{ kg/m}^2$ sau de un material tricotat sau neșesut cu caracteristici echivalente. Dacă testul se efectuează cu un scaun în exteriorul vehiculului, podeaua pe care este așezat scaunul trebuie să aibă aceleași caracteristici esențiale ⁽¹⁾ ca și podeaua vehiculului în care se folosește scaunul.

(1) Unghi de înclinare, diferența de înălțime față de suportul scaunului, textura suprafeței etc.

- 4.5. Ansamblul scaun și spate al manechinului 3-D H trebuie plasat în așa fel încât planul median al ocupantului (PMO) să coincidă cu planul median al manechinului 3-D H. La cererea constructorului, manechinul 3-D H poate fi deplasat spre interior față de PMO dacă manechinul 3-D H este situat atât de mult în afară încât marginea scaunului nu permite echilibrarea manechinului 3-D H.
- 4.6. Se atașează ansamblurile labelor picioarelor și ale elementelor inferioare ale piciorului la șezutul manechinului, fie în mod individual, fie folosind bara T și ansamblul elementelor inferioare ale piciorului. O linie care trece prin punctele de observare a punctului H trebuie să fie paralelă cu solul și perpendiculară pe planul median longitudinal al scaunului.
- 4.7. Poziția tălpilor și a picioarelor manechinului 3-D H se reglează după cum urmează:
- 4.7.1. **Poziția de ședere prevăzută: șoferul și pasagerul din față de la margine**
- 4.7.1.1. Atât ansamblul labelor cât și cel al picioarelor trebuie deplasate în față astfel încât etichetele picioarelor să aibă o poziție naturală pe podea, dacă este necesar, între pedale. Dacă este posibil, laba piciorului stâng trebuie așezată la aproximativ aceeași distanță de partea stângă a planului median al manechinului 3-D H la care se află laba piciorului drept de partea dreaptă. Nivelă cu bulă de aer cu ajutorul căreia se verifică orientarea transversală a manechinului 3-D H se poziționează orizontal prin reglarea componentei de rezem, dacă este necesar, sau prin reglarea ansamblurilor labelor și picioarelor în poziție retrasă. Linia care trece prin punctele de observare a punctului H trebuie menținută perpendiculară pe planul median longitudinal al scaunului.
- 4.7.1.2. Dacă piciorul stâng nu poate fi ținut paralel cu piciorul drept și laba piciorului stâng nu poate fi susținută de structură, se mișcă laba piciorului stâng până când este susținută. Trebuie menținută alinierea punctelor de observare.
- 4.7.2. **Poziția de ședere prevăzută: scaunele din spate de la margine**
- Pentru scaunele din spate sau cele auxiliare, picioarele sunt așezate conform specificațiilor constructorului. Dacă etichetele picioarelor se sprijină pe părți ale podelei situate la niveluri diferite, laba piciorului care intră prima în contact cu scaunul din față servește ca referință, iar cealaltă trebuie așezată astfel încât nivelul care determină orientarea transversală a scaunului să se situeze pe orizontală.
- 4.7.3. **Alte poziții de ședere prevăzute**
- Trebuie urmată procedura generală menționată la paragraful 4.7.1 de mai sus cu excepția faptului că etichetele picioarelor trebuie așezate conform specificațiilor constructorului vehiculului.
- 4.8. Se pun greutatea coapselor și ale elementelor inferioare și se echilibrează manechinul 3-D H.
- 4.9. Înclinați înaintea platforma pentru spate până la prima oprire și trageți manechinul 3-D H dinspre spătar cu ajutorul teului. Repoziționați manechinul 3-D H pe scaun cu ajutorul uneia din următoarele metode:
- 4.9.1. Dacă manechinul 3-D H tinde să alunece înapoi, se folosește următoarea procedură: lăsați manechinul 3-D H să alunece înapoi până când nu mai este necesară aplicarea asupra barei T a unei forțe orizontale îndreptate înaintea pentru a împiedica mișcarea, respectiv până când bara T intră în contact cu spătarul scaunului. Dacă este nevoie, repozitionați elementul inferior al piciorului.
- 4.9.2. Dacă manechinul 3-D H nu tinde să alunece înapoi, se folosește următoarea procedură: împingeți mașina 3-D H în spate aplicând o încărcătură orizontală pe teu spre spate până când platforma scaunului atinge spătarul (vezi figura 2 din apendicele 1 din prezenta anexă).
- 4.10. Aplicați o încărcătură de 100 ± 10 N pe garnitura pentru spătar și platformă a manechinului 3-D H la intersecția cvadrantului format de unghiul șoldului cu lagărul teului. Direcția de aplicare a presiunii trebuie menținută de-a lungul unei linii care trece prin intersecția menționată anterior spre un punct chiar deasupra carcasei barei de coapsă (vezi figura 2 din apendicele 1 la prezenta anexă). Apoi se reasează cu atenție componenta de spate pe spătarul scaunului. Pe întreaga durată a acestei proceduri trebuie să se lucreze cu atenție pentru a împiedica alunecarea înaintea a manechinului 3-D H.
- 4.11. Se pun greutatea feselor dreaptă și stângă și apoi alternativ cele opt greutăți ale trunchiului. Se menține echilibrul manechinului 3-D H.
- 4.12. Se înclină componenta de spate în față pentru a elibera presiunea asupra spătarului scaunului. Manechinul 3-D H se balansează dintr-o parte în alta pe un arc de 10° (5° de fiecare parte a planului median vertical) în trei cicluri complete pentru a elibera orice frecare acumulată între manechinul 3-D H și scaun.

În timpul acțiunii de balansare, bara T a manechinului 3-D H poate tinde să se deplaseze față de alinierea orizontală și verticală specificată. De aceea, bara T trebuie reținută prin aplicarea unei forțe laterale corespunzătoare în timpul mișcărilor de balansare. Reținerea barei T și balansarea manechinului 3-D H trebuie făcute cu atenție pentru a evita aplicarea unor forțe exterioare necorespunzătoare pe direcție verticală sau înainte și înapoi.

Labele picioarelor manechinului 3-D H nu trebuie să fie reținute sau imobilizate în timpul acestei etape. Dacă labele își schimbă poziția, ele ar trebui lăsate să rămână în acea poziție pentru moment.

Întoarceți cu atenție platforma pentru spate către spătar și verificați cele două nivele sferice pentru poziția zero. Dacă în timpul operației de balansare a manechinului 3-D H labele picioarelor și-au schimbat poziția, acestea trebuie re poziționate după cum urmează:

în mod alternativ, se ridică fiecare labă a piciorului de la podea, cât mai puțin posibil, până când aceasta nu se mai mișcă. În timpul ridicării, tălpile trebuie să fie libere să se rotească; nu se aplică nicio încărcătură laterală sau înainte. Atunci când fiecare labă a piciorului este reasezată în poziție, călcâiul trebuie să fie în contact cu structura desemnată în acest scop.

Se verifică nivela laterală cu bulă de aer pentru poziția zero; dacă este necesar, se aplică o forță laterală asupra părții superioare a componentei de spate, suficientă pentru a echilibra componenta de reazem a manechinului 3-D H pe scaun.

- 4.13. Atunci când se ține bara T pentru a împiedica alunecarea în față a manechinului 3-D H pe perna scaunului, se procedează după cum urmează:
- (a) se reasează componenta de spate pe spătarul scaunului;
 - (b) alternativ, se aplică și se eliberează o forță orizontală orientată înapoi, care nu depășește 25 N, asupra barei unghiului spatelui la o înălțime corespunzătoare aproximativ centrului de greutate al trunchiului până când cvadrantul unghiului șoldului indică obținerea unei poziții stabile după încetarea exercitării presiunii. Se procedează cu atenție pentru a evita aplicarea unor forțe exterioare orientate în jos sau lateral asupra manechinului 3-D H. Dacă este necesară o nouă echilibrare a manechinului 3-D H, se rotește componenta de spate înainte, se reechilibrează și se repetă procedura de la punctul 4.12.
- 4.14. Se efectuează toate măsurătorile:
- 4.14.1. Coordonatele punctului „H” se măsoară în raport cu sistemul tridimensional de referință.
 - 4.14.2. Unghiul real al trunchiului se citește pe cvadrantul unghiului spatelui de pe manechinul 3-D H cu sonda în poziția maximă spre înapoi.
- 4.15. Dacă se dorește o reinstalare a manechinului 3-D H, ansamblul scaunului trebuie să rămână fără sarcină pentru cel puțin 30 de minute înainte de reinstalare. Manechinul 3-D H nu ar trebui lăsat încărcat pe ansamblul scaunului mai mult decât timpul necesar efectuării testului.
- 4.16. Dacă scaunele de pe același rând pot fi considerate asemănătoare (bancă, scaune identice etc.), doar un singur punct „H” și un singur „unghi real al trunchiului” va fi determinat pentru fiecare rând de scaune, mașina 3-D H descrisă în apendicele 1 din prezenta anexă fiind poziționată într-un loc considerat reprezentativ pentru rând. Acest loc este:
- 4.16.1. în cazul rândului din față, scaunul conducătorului auto;
 - 4.16.2. în cazul rândului sau rândurilor din spate, un scaun de la margine.

Apendice 1

Descrierea manechinului tridimensional pentru determinarea punctului „H” ⁽¹⁾ (manechinul 3-D H)

1. Componente de spate și de reazem

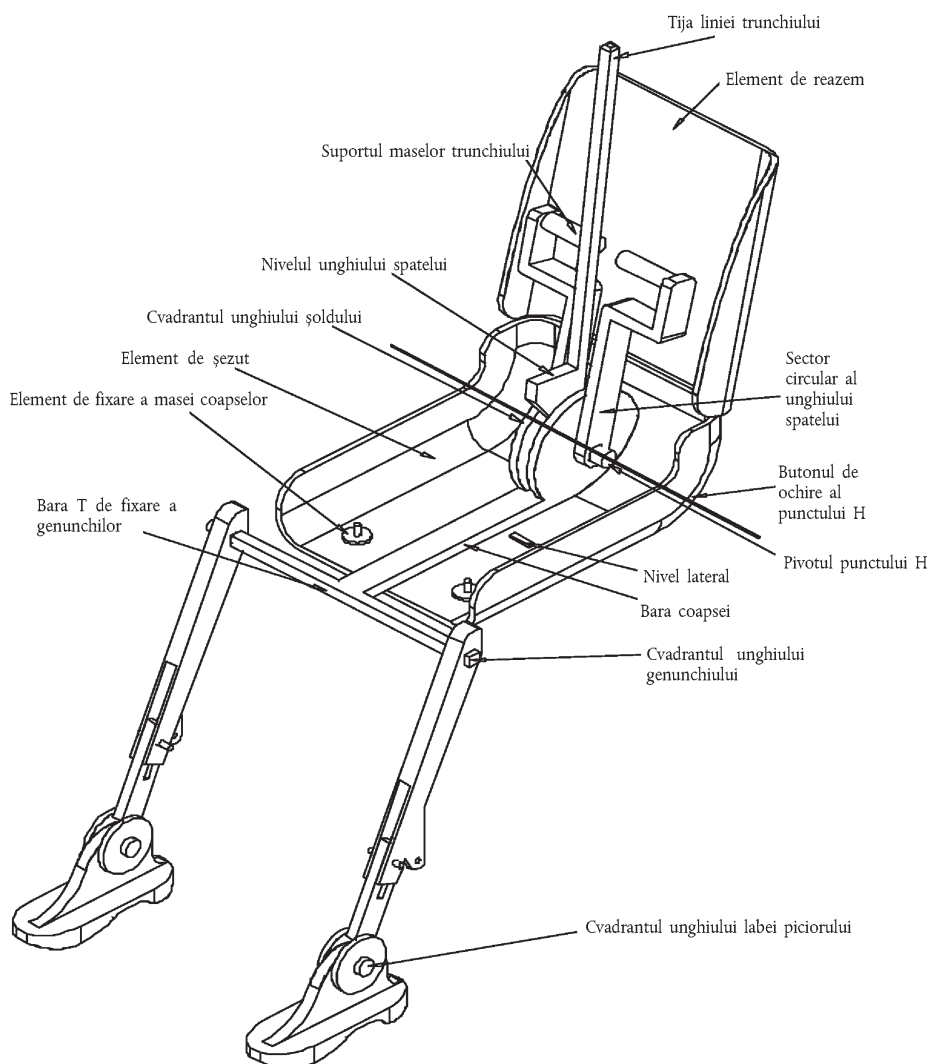
Componentele de spate și de reazem sunt construite din plastic armat și metal; ele imită trunchiul și coapsa umană și sunt articulate mecanic în punctul „H”. Pentru măsurarea unghiului real al trunchiului, se montează un cvadrant pe sonda articulată la punctul „H”. O tijă reglabilă a coapsei, atașată la componenta de reazem, stabilește linia mediană a coapsei și servește ca linie de referință pentru cvadrantul unghiului șoldului.

2. Elementele corpului și picioarelor

Segmentele inferioare ale picioarelor sunt conectate la ansamblul suportului pentru scaun prin bara T de articulare a genunchilor, care este o extensie laterală a tijei reglabile a coapsei. În segmentele inferioare ale piciorului se încorporează cvadrant pentru măsurarea unghiurilor genunchilor. Ansamblurile pantofilor și labelor picioarelor sunt calibrate pentru măsurarea unghiului labelor picioarelor. Două nivele cu bulă de aer orientează dispozitivul în spațiu. Greutățile corpului sunt plasate în centrele de greutate corespunzătoare pentru a obține o presiune asupra scaunului echivalentă cu cea produsă de un bărbat de 76 kg. Este necesar să se verifice ca toate articulațiile manechinului 3-D H să se miște liber și fără fricțiuni semnificative.

Figura 1

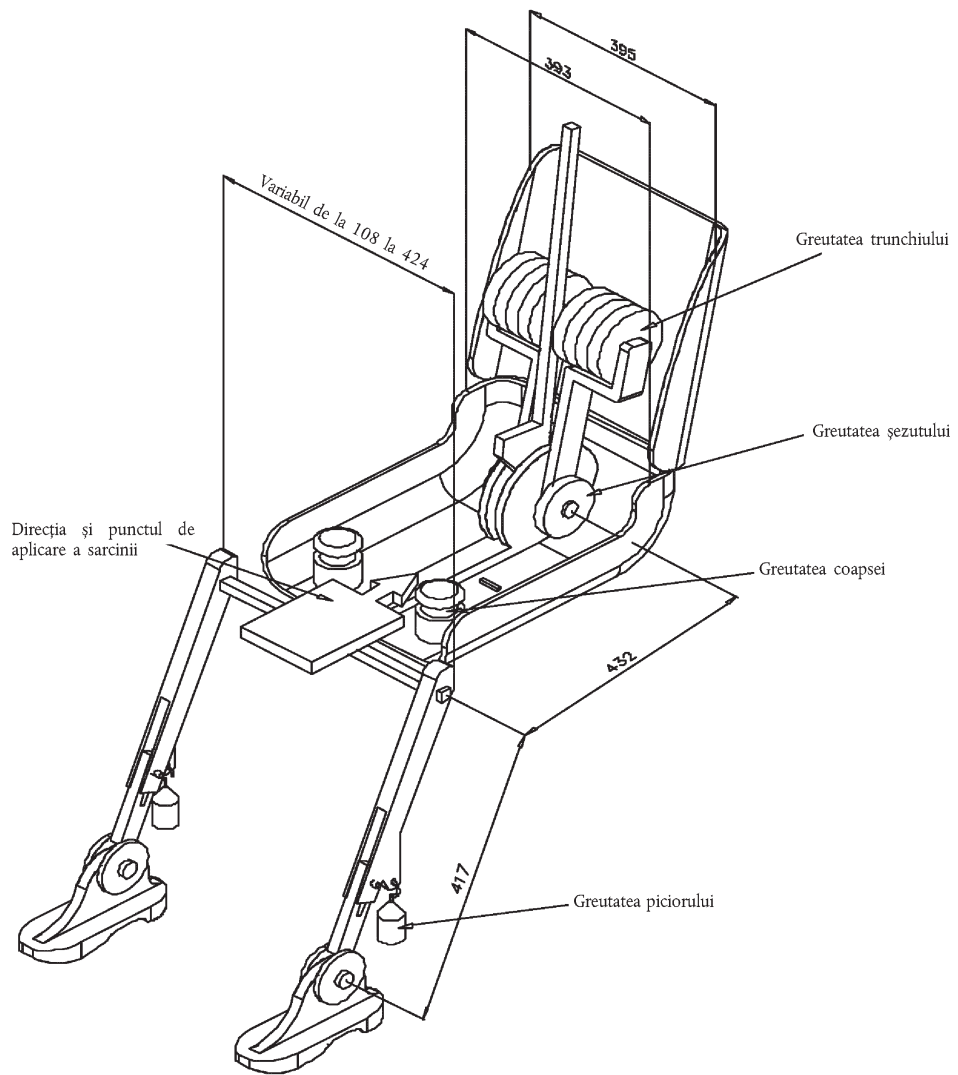
Denumirea componentelor manechinului 3-D H



⁽¹⁾ Pentru detalii legate de construcția manechinului 3-D H, vezi Society of Automobile Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.
Aparatul corespunde celui descris în standardul ISO 6549-1980.

Figura 2

Dimensiunile elementelor manechinului 3-D H și distribuția greutății

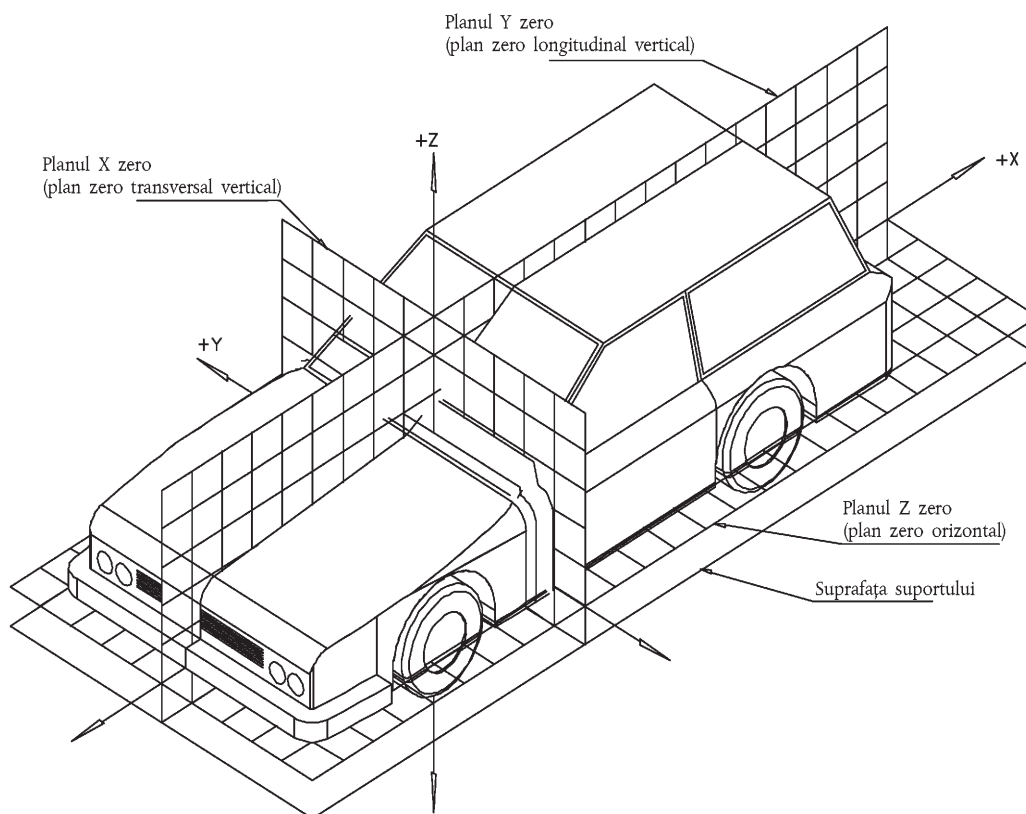


Apendice 2

Sistemul de referință tridimensional

1. Sistemul de referință tridimensional este definit de trei planuri ortogonale stabilite de constructorul vehiculului (vezi figura) ⁽¹⁾.
2. Asieta vehiculului este stabilită prin așezarea vehiculului pe suprafața de susținere astfel încât coordonatele punctelor de reper să corespundă valorilor indicate de către constructor.
3. Coordonatele punctelor „R” și „H” sunt stabilite în raport cu punctele de reper definite de constructorul vehiculului.

Figură

Sistemul de referință tridimensional

⁽¹⁾ Sistemul de referință corespunde Standardului ISO 4130-1978.

Apendice 3

Date de referință privind pozițiile de ședere

1. Codificarea datelor de referință

Datele de referință sunt enumerate consecutiv pentru fiecare poziție de ședere. Pozițiile de ședere sunt identificate printr-un cod format din două caractere. Primul caracter este o cifră arabă și desemnează rândul de scaune, numărând din fața spre spatele vehiculului. Al doilea caracter este o majusculă care desemnează poziția într-un rând, privind în sensul deplasării înainte a vehiculului; se folosesc următoarele litere:

L = stânga,

C = centru,

R = dreapta.

2. Descrierea asietei vehiculului:

2.1. Coordonatele punctelor de reper

X

Y

Z

3. Lista datelor de referință:

3.1. Poziție de ședere:

3.1.1. Coordonatele punctului „R”

X

Y

Z

3.1.2. Unghiul prevăzut al trunchiului:

3.1.3. Specificații pentru reglarea scaunului ⁽¹⁾

orizontal:

vertical:

unghiular:

unghiul trunchiului:

Notă: Datele de referință pentru următoarele poziții se trec pe listă la punctele 3.2, 3.3, etc.

⁽¹⁾ A se tăia cu o linie ce nu este aplicabil.

III

(Acte adoptate în temeiul Tratatului UE)

ACTE ADOPTATE ÎN TEMEIUL TITLULUI V DIN TRATATUL UE

ACȚIUNEA COMUNĂ 2008/487/PESC A CONSILIULUI

din 23 iunie 2008

în sprijinul universalizării și al punerii în aplicare a Convenției din 1997 privind interzicerea utilizării, stocării, producerii și transferului de mine antipersonal și distrugerea acestora, în cadrul Strategiei europene de securitate

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind Uniunea Europeană, în special articolul 14,

întrucât:

- (1) La 12 decembrie 2003, Consiliul European a adoptat Strategia europeană de securitate care face apel la o ordine internațională bazată pe o abordare multilaterală eficace. Strategia europeană de securitate recunoaște Carta Națiunilor Unite drept cadru fundamental al relațiilor internaționale. Consolidarea Organizației Națiunilor Unite și facilitarea punerii la dispoziția acesteia a mijloacelor necesare îndeplinirii responsabilităților sale și întreprinderii unor acțiuni eficiente reprezintă o prioritate a Uniunii Europene.
- (2) Rezoluția nr. 51/45 din 10 decembrie 1996 a Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite îndeamnă toate statele să acționeze ferm în vederea încheierii unui acord internațional eficient, cu caracter juridic obligatoriu, care să interzică utilizarea, stocarea, producerea și transferul minelor terestre antipersonal.
- (3) Convenția privind interzicerea utilizării, stocării, producerii și transferului de mine terestre antipersonal și distrugerea acestora („convenția”) a fost deschisă spre semnare la 3 decembrie 1997 și a intrat în vigoare la 1 martie 1999. Aceasta constituie un instrument internațional cuprinzător în tratarea tuturor aspectelor legate de minele terestre antipersonal, inclusiv utilizarea, producerea și comercializarea acestora, asistența acordată victimelor, deminarea și distrugerea stocurilor.
- (4) În decembrie 2004, statele părți la convenție au adoptat Planul de acțiune 2005-2009 de la Nairobi și au încheiat diverse înțelegeri privind universalizarea și punerea în aplicare a convenției în toate aspectele sale.

- (5) În decembrie 2007, Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite a adoptat Rezoluția 62/41 privind punerea în aplicare a convenției, invitând toate statele care nu au semnat convenția să adere fără întârziere la aceasta și îndemnând toate statele membre care au semnat, dar nu au ratificat convenția să o ratifice fără întârziere și, dacă se află într-o poziție corespunzătoare, să promoveze aderarea la convenție prin contacte bilaterale, subregionale, regionale și multilaterale, activități de informare, seminarii și prin alte mijloace,

ADOPTĂ PREZENTA ACȚIUNE COMUNĂ

Articolul 1

- (1) În scopul sprijinirii punerii în aplicare a Convenției privind interzicerea utilizării, stocării, producerii și transferului de mine antipersonal și distrugerea acestora („convenția”), în conformitate cu Rezoluția 62/41 a Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite, Uniunea Europeană („UE”) urmărește următoarele obiective:
 - (a) promovarea universalizării convenției și sprijinirea pregătirii celei de-a doua conferințe de revizuire a acesteia, care va avea loc în 2009;
 - (b) sprijinirea punerii în aplicare integrale a convenției de către statele părți.
- (2) Pentru realizarea obiectivelor menționate la alineatul (1), UE se angajează să întreprindă următoarele proiecte:
 - (a) organizarea a cel mult șase seminarii regionale sau subregionale având drept scop o mai largă aderare la convenție și ratificarea acesteia, precum și pregătirea pentru cea de a doua conferință de revizuire în 2009;

(b) acordarea constantă de consultanță tehnică și de maximum 25 de vizite specifice de asistență tehnică în statele părți pentru a formula recomandări privind punerea în aplicare integrală a convenției.

Anexa cuprinde o descriere detaliată a acestor proiecte.

Articolul 2

(1) Președinția, sprijinită de Secretarul General al Consiliului/Înaltul Reprezentant pentru PESC (SG/ÎR), își asumă responsabilitatea punerii în aplicare a prezentei acțiuni comune. Comisia este pe deplin asociată.

(2) Punerea în aplicare tehnică a proiectelor menționate la articolul 1 alineatul (2) este asigurată de Unitatea de sprijin pentru punere în aplicare a Centrului internațional pentru deminare umanitară din Geneva (ISU/GICHD). Aceasta îndeplinește sarcina amintită sub controlul SG/ÎR, care asistă președinția. În acest scop, SG/ÎR încheie acordurile necesare cu ISU/GICHD.

(3) Președinția, SG/ÎR și Comisia se informează reciproc în privința proiectelor, potrivit competențelor pe care le dețin.

Articolul 3

(1) Suma de referință pentru punerea în aplicare a proiectelor menționate la articolul 1 alineatul (2) este de 1 070 000 EUR și este alocată din bugetul general al Uniunii Europene.

(2) Cheltuielile finanțate din suma prevăzută la alineatul (1) sunt gestionate în conformitate cu procedurile și normele aplicabile bugetului general al Uniunii Europene.

(3) Comisia supraveghează gestionarea corespunzătoare a cheltuielilor menționate la alineatul (2), care îmbracă forma unei subvenții. În acest scop, aceasta încheie un acord de finanțare cu GICHD. Acordul de finanțare prevede obligația GICHD de a asigura contribuției UE o vizibilitate corespunzătoare importanței acesteia.

(4) Comisia depune eforturi în vederea încheierii acordului de finanțare menționat la alineatul (3) în cel mai scurt timp după intrarea în vigoare a prezentei acțiuni comune. Comisia informează Consiliul cu privire la orice dificultăți survenite în decursul respectivului proces și cu privire la data încheierii acordului de finanțare.

Articolul 4

Președinția, sprijinită de SG/ÎR, raportează Consiliului cu privire la punerea în aplicare a prezentei acțiuni comune, pe baza unor rapoarte întocmite periodic de ISU/GICHD. Rapoartele respective stau la baza evaluării de către Consiliu. Comisia este pe deplin asociată. Comisia furnizează informații privind aspectele financiare ale punerii în aplicare a prezentei acțiuni comune.

Articolul 5

Prezenta acțiune comună intră în vigoare la data adoptării sale.

Prezenta acțiune comună expiră după 21 de luni de la data încheierii acordului de finanțare menționat la articolul 3 alineatul (3) sau după șase luni de la data adoptării sale în cazul în care niciun acord de finanțare nu a fost încheiat în respectivul termen.

Articolul 6

Prezenta acțiune comună se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Luxembourg, 23 iunie 2008.

Pentru Consiliu
Președintele
I. JARC

ANEXĂ

1. Obiectivele

Obiectivele globale ale prezentei acțiuni comune constau în promovarea universalizării convenției, sprijinul pentru punerea în aplicare integrală a convenției de către statele părți și pentru pregătirea celei de a doua conferințe de revizuire, care va avea loc în 2009. Se va asigura o sinergie maximă cu alte instrumente financiare relevante ale UE.

2. Proiectele**2.1. Promovarea universalizării și a punerii în aplicare a Convenției privind interzicerea utilizării, stocării, producerii și transferului de mine antipersonal și distrugerea acestora, precum și pregătirea conferinței de revizuire din 2009.****2.1.1. Obiectivul proiectului**

Să promoveze aderarea la convenție prin seminariile regionale și subregionale și să sprijine pregătirea celei de a doua conferințe de revizuire.

2.1.2. Descrierea proiectului

Cel mult șase ateliere regionale și subregionale vor fi organizate în scopul pregătirii celei de a doua conferințe de revizuire și al încurajării continuării procesului de universalizare a convenției.

2.1.3. Rezultatele proiectului

Creșterea numărului de membri ai convenției și un interes global renăscut pentru importanța obiectivelor și a obligațiilor rezultate din ratificarea convenției, precum și o mai bună înțelegere a nevoilor viitoarelor state părți în ceea ce privește programele referitoare la minele terestre antipersonal.

O mai bună pregătire a celei de a doua conferințe de revizuire care va avea loc în 2009, printr-o mai largă participare și relaționare regională.

2.1.4. Locul de desfășurare a seminariilor

ISU/GICHD va prezenta o listă a potențialelor locații pentru seminariile regionale care vor fi apoi aprobate de președinție, asistată de SG/ÎR, în urma consultării organismelor competente ale Consiliului.

Criteriile utilizate în alegerea locațiilor pentru seminariile vor include disponibilitatea și angajamentul unui stat relevant dintr-o anumită regiune de a găzdui un seminar, nivelul angajamentului față de convenție al statelor în regiune și, dacă este cazul, angajamentul unei organizații regionale sau subregionale relevante.

2.1.5. Beneficiarii proiectului

Statele părți și cele care nu sunt părți la convenție în regiunile unde vor fi organizate seminariile.

2.2. Sprijinirea punerii în aplicare integrale a convenției.**2.2.1. Obiectivul proiectului**

Sprijinirea statelor părți pentru punerea în aplicare a dispozițiilor convenției.

2.2.2. Descrierea proiectului

Să sprijine statele părți la convenție care se află în procesul de aducere la îndeplinire a obligațiilor lor rezultând din aceasta.

Vor fi organizate vizite de asistență tehnică în statele părți în scopul de a evalua măsura în care au fost respectate la nivel național obligațiile rezultând din convenție și de a asigura sprijin, în conformitate cu alte programe și/sau activități relevante aflate în desfășurare, cu concluziile reuniunii la nivel înalt de la Nairobi și ale rapoartelor anuale privind progresele.

2.2.3. Rezultatele proiectului

— Cunoașterea sporită a eforturilor naționale de punere în aplicare care pot conduce la adoptarea altor acțiuni de către Uniunea Europeană.

- Acordarea de consultanță și de recomandări privind cerințele tehnice necesare pentru îndeplinirea obligațiilor rezultate din convenție.
- Elaborarea de planuri naționale corespunzătoare, în conformitate cu obligațiile rezultate din convenție.

2.2.4. Beneficiarii proiectului

Statele părți vor fi invitate să solicite sprijin. Se va lua o decizie în funcție de măsura în care statele solicitante au compilat informațiile de bază necesare înainte de a-și lua angajamentul, au luat măsuri semnificative pentru a sprijini o vizită a experților tehnici și și-au demonstrat capacitatea de a utiliza la maximum informațiile obținute în urma exercițiului.

Selecția beneficiarilor va lua în considerare respectarea angajamentelor luate de potențialii beneficiari în domeniul deminării și al distrugerii stocurilor în termenele stabilite în cadrul reuniunilor convenției.

ISU/GICHHD va prezenta o listă finală a beneficiarilor care va fi apoi aprobată de președinție, asistată de SG/ÎR, în urma consultării organismelor competente ale Consiliului.

3. Durata

Durata totală de punere în aplicare a prezentei acțiuni comune este de 21 luni.

4. Entitatea responsabilă de punerea în aplicare

Președinția, asistată de SG/ÎR, răspunde de punerea în aplicare și supravegherea prezentei acțiuni comune. Punerea în aplicare din punct de vedere tehnic va fi încredințată de către președinție ISU/GICHHD.

ISU/GICHHD va asigura contribuției UE o vizibilitate corespunzătoare importanței acesteia.

5. Raportarea

ISU/GICHHD va elabora rapoarte detaliate în urma fiecărui seminar planificat și a fiecărei vizite de asistență tehnică planificate.
