II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, που είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Κανονισμός αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση:

I. Οπίσθιων προστατευτικών διατάξεων έναντι ενσφήνωσης (ΟΠΔΕ)

II. Οχημάτων σε σχέση με την εγκατάσταση ΟΠΔΕ εγκεκριμένου τύπου

III. Οχημάτων σε σχέση με την οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης (ΟΠΕ) [2019/272]

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Σειρά τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 18 Ιουνίου 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Γενικές απαιτήσεις
3. Κοινοί ορισμοί για τα τμήματα I, II και III

ΤΜΗΜΑ I. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΠΙΣΘΙΩΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΕΝΣΦΗΝΩΣΗΣ

4. Ορισμοί
5. Αίτηση έγκρισης
6. Έγκριση
7. Απαιτήσεις
8. Συμμόρφωση της παραγωγής
9. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής
10. Τροποποίηση και επέκταση της έγκρισης τύπου ΟΠΔΕ
11. Οριστική διακοπή της παραγωγής
12. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών που είναι αρμόδιες για τις εγκρίσεις τύπου

ΤΜΗΜΑ II. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΠΔΕ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ

13. Ορισμοί
14. Αίτηση έγκρισης
15. Έγκριση

16. Απαιτήσεις για την εγκατάσταση εγκεκριμένης ΟΠΔΕ

17. Συμμόρφωση της παραγωγής

18. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής

19. Τροποποίηση και επέκταση της έγκρισης τύπου οχήματος

20. Οριστική διακοπή της παραγωγής

21. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών που είναι αρμόδιες για τις εγκρίσεις τύπου

ΤΜΗΜΑ III. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΙΣΘΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΕΝΣΦΗΝΩΣΗΣ (ΟΠΕ)

22. Ορισμοί

23. Αίτηση έγκρισης

24. Έγκριση

25. Απαιτήσεις για ΟΠΕ

26. Συμμόρφωση της παραγωγής

27. Κυρώσεις για μη συμμόρφωση της παραγωγής

28. Τροποποίηση και επέκταση της έγκρισης τύπου οχήματος

29. Οριστική διακοπή της παραγωγής

30. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών που είναι αρμόδιες για τις εγκρίσεις τύπου

ΤΜΗΜΑ IV. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

31. Μεταβατικές διατάξεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

1. Κοινοποίηση (Τμήμα I)

2. Κοινοποίηση (Τμήμα II)

3. Κοινοποίηση (Τμήμα III)

4. Διατάξεις των σημάτων έγκρισης

5. Συνθήκες και διαδικασίες δοκιμής

6. Ειδικά οχήματα

7. Απαιτήσεις για διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

1.1.1. ΤΜΗΜΑ I: Στις ΟΠΔΕ που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα των κατηγοριών M, N και O [1]·

1.1.2. ΤΜΗΜΑ II: Στην εγκατάσταση σε οχήματα των κατηγοριών M, N και O [1] ΟΠΔΕ που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το τμήμα I του παρόντος κανονισμού·

1.1.3. ΤΜΗΜΑ III: Σε οχήματα των κατηγοριών M, N και O [1] που είναι εξοπλισμένα με ΟΠΔΕ η οποία δεν έχει εγκριθεί χωριστά σύμφωνα με το τμήμα I του παρόντος κανονισμού ή έχουν σχεδιαστεί και/ή εξοπλιστεί κατά τρόπον ώστε να είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι τα κατασκευαστικά μέρη τους επιτελούν πλήρως ή εν μέρει τη λειτουργία της ΟΠΔΕ·

1.1.4. Σε οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 και O_2 [1] για λόγους οπίσθιας προστασίας έναντι ενσφήνωσης.

[1] Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

1.2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

1.2.1. Σε μονάδες έλξης για αρθρωτά οχήματα·

1.2.2. Σε ρυμουλκούμενα ειδικά σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων πολύ μεγάλου μήκους, όπως ξυλείας, χαλύβδινων ράβδων κ.λπ.·

1.3. Οχήματα των οποίων η χρήση με οπίσθιες προστατευτικές διατάξεις έναντι ενσφήνωσης (π.χ. σταθερές, αφαιρούμενες, πτυσσόμενες, ρυθμιζόμενες κ.λπ.) είναι ασύμβατη με τη χρήση τους σε οδικούς άξονες μπορεί να εξαιρούνται μερικώς ή πλήρως από τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με την απόφαση της αρχής έγκρισης τύπου.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

2.1. Όλα τα οχήματα κατασκευάζονται και/ή εξοπλίζονται ούτως ώστε να προσφέρουν αποτελεσματική προστασία σε όλο τους το πλάτος έναντι ενσφήνωσης των οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 1 του παρόντος κανονισμού στην περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης με οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 ([2]).

2.2. Το όχημα δοκιμάζεται υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παραρτήματος 5.

2.3. Κάθε όχημα που ανήκει σε μία από τις κατηγορίες M_1, M_2, M_3, N_1, O_1 ή O_2 θεωρείται ότι πληροί την προαναφερόμενη προϋπόθεση:

α) Εάν πληροί τους ίδιους όρους που περιγράφονται στο τμήμα II ή το τμήμα III, ή

β) Εάν η απόσταση από το έδαφος του οπίσθιου μέρους του κενού οχήματος δεν υπερβαίνει τα 550 mm σε πλάτος που δεν είναι βραχύτερο περισσότερο από 100 mm σε κάθε πλευρά από το πλάτος του οπίσθιου άξονα (εξαιρουμένου οιουδήποτε εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους), ή

γ) Ωστόσο, στην περίπτωση οχημάτων των κατηγοριών O_1 και O_2 των οποίων τα επίσωτρα προεξέχουν κατά περισσότερο από το ήμισυ του πλάτους τους από το αμάξωμα (εξαιρουμένων των καλυμμάτων του τροχού) ή από το πλαίσιο αν δεν υπάρχει αμάξωμα, η απόσταση από το έδαφος του οπίσθιου μέρους του κενού οχήματος δεν υπερβαίνει τα 550 mm σε πλάτος που δεν είναι βραχύτερο από 100 mm σε κάθε πλευρά και αφαιρείται από την απόσταση που υπολογίζεται μεταξύ των πλέον ακραίων εσωτερικών σημείων των επισώτρων (εξαιρουμένου οποιουδήποτε εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους) σε κάθε πλευρά.

Όταν υπάρχουν περισσότεροι του ενός οπίσθιοι άξονες, το πλάτος που εξετάζεται είναι αυτό του ευρύτερου οπίσθιου άξονα.

Οι απαιτήσεις των παραγράφων 2.3 στοιχείο β) και 2.3 στοιχείο γ) παραπάνω πληρούνται τουλάχιστον σε μια γραμμή:

α) που βρίσκεται σε απόσταση έως 450 mm από το οπίσθιο άκρο του οχήματος·

β) που δεν παρουσιάζει διακοπές μεγαλύτερες από 200 mm.

2.4. Οποιοδήποτε όχημα της κατηγορίας G θα θεωρείται ότι πληροί την προϋπόθεση απόστασης από το έδαφος που περιγράφεται παραπάνω, εάν η γωνία φυγής (ISO 612:1978) δεν υπερβαίνει:

α) τις 10° για οχήματα κατηγοριών M_1G και N_1G·

β) τις 20° για οχήματα κατηγοριών M_2G και N_2G· και

γ) τις 25° για οχήματα κατηγοριών M_3G και N_3G·

σε πλάτος που δεν είναι βραχύτερο περισσότερο από 100 mm σε κάθε πλευρά από το πλάτος του οπίσθιου άξονα (εξαιρουμένου οποιουδήποτε εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους).

Όταν υπάρχουν περισσότεροι του ενός οπίσθιοι άξονες, το πλάτος που εξετάζεται είναι αυτό του ευρύτερου οπίσθιου άξονα. Οι απαιτήσεις των εδαφίων α) έως γ) της παρούσας παραγράφου πληρούνται τουλάχιστον σε μια γραμμή:

α) που βρίσκεται σε απόσταση έως 450 mm από το οπίσθιο άκρο του οχήματος·

β) που δεν παρουσιάζει διακοπές μεγαλύτερες από 200 mm.

3. ΚΟΙΝΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ I, II ΚΑΙ III

3.1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

3.1.1. «μάζα άνευ φορτίου»: η μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, χωρίς επιβάτες και φορτίο αλλά με καύσιμο, ψυκτικό και λιπαντικό υγρό, εργαλεία και εφεδρικό τροχό (εάν παρέχεται ως συνήθης εξοπλισμός από τον κατασκευαστή του οχήματος)·

3.1.2. «μέγιστη μάζα»: η μάζα που έχει δηλωθεί από τον κατασκευαστή ως τεχνικά επιτρεπόμενη μάζα (αυτή η μάζα μπορεί να υπερβαίνει τη «μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα» που ορίζεται σε επίπεδο εθνικής διοίκησης)·

([2]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ.6, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

3.1.3. Η «ΟΠΔΕ» συνήθως αποτελείται από ένα εγκάρσιο μέλος και συνδέσμους με τα πλευρικά μέλη του πλαισίου ή άλλα δομικά μέρη του οχήματος·

3.1.4. «ξεχωριστός θάλαμος»: ένας θάλαμος ο οποίος συνδέεται με το πλαίσιο του οχήματος με ειδικούς συνδέσμους και δεν έχει κοινό μέρος με την επιφάνεια φορτίου.

ΤΜΗΜΑ Ι. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΠΙΣΘΙΩΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΕΝΣΦΗΝΩΣΗΣ

4. ΟΡΙΣΜΟΙ

4.1. Για τους σκοπούς του τμήματος Ι του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

4.1.1. «έγκριση οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης»: η έγκριση αυτού του τύπου οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης όσον αφορά τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 7 παρακάτω·

4.1.2. «τύπος οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης»: η οπίσθια προστατευτική διάταξη έναντι ενσφήνωσης που δεν διαφέρει, όσον αφορά τα ουσιώδη χαρακτηριστικά όπως σχήμα, διαστάσεις, στήριξη, υλικά και σήματα που αναφέρονται στο σημείο 5.2.2. παρακάτω.

5. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

5.1. Η αίτηση έγκρισης μιας ΟΠΔΕ υποβάλλεται από τον κατασκευαστή της ΟΠΔΕ ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

5.2. Για κάθε τύπο οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης, η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από:

5.2.1. τεκμηρίωση σε τρία αντίγραφα η οποία περιλαμβάνει περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών της ΟΠΔΕ: διαστάσεις, γραμμές, συστατικά υλικά και μέθοδος εγκατάστασης της ΟΠΔΕ·

5.2.2. δείγμα του τύπου της ΟΠΔΕ: το δείγμα είναι σαφώς και ανεξίτηλα σεσημασμένο σε όλα τα κύρια κατασκευαστικά μέρη του με την εμπορική επωνυμία ή το εμπορικό σήμα του αιτούντος και τον χαρακτηρισμό του τύπου.

5.3. Αντιπροσωπευτική ΟΠΔΕ του προς έγκριση τύπου υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.

5.4. Η αρχή έγκρισης τύπου επιβεβαιώνει την ύπαρξη ικανοποιητικών μέτρων που εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής πριν από τη χορήγηση της έγκρισης τύπου.

6. ΕΓΚΡΙΣΗ

6.1. Εφόσον η ΟΔΠΕ που υποβάλλεται προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 7, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου ΟΠΔΕ.

6.2. Σε κάθε εγκριθέντα τύπο εκχωρείται ένας αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 03, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 03) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν επιτρέπεται να εκχωρεί τον ίδιο αριθμό για διαφορετικό τύπο οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης.

6.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου ΟΠΔΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται στα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

6.4. Σε κάθε ΟΠΔΕ που συμφωνεί με εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο ΟΠΔΕ τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

6.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «Ε», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση [3]·

6.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 6.4.1.

6.5. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

6.6. Το παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνει παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.

([3]) Οι διακριτικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ. 6, παράρτημα 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

7. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

7.1. Το ύψος διατομής του εγκάρσιου μέλους είναι τουλάχιστον 120 mm. Τα πλευρικά άκρα του εγκάρσιου μέλους δεν κάμπτονται προς τα πίσω ή έχουν αιχμηρή εξωτερική ακμή· ο όρος αυτός πληρούται όταν τα πλευρικά άκρα του εγκάρσιου μέλους είναι εξωτερικώς στρογγυλεμένα και έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 2,5 mm.

Σε ΟΠΔΕ που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα των κατηγοριών M, N_1, N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, O_1, O_2, σε οχήματα της κατηγορίας G και σε οχήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί ανυψούμενη πλατφόρμα, το ύψος διατομής του εγκάρσιου μέλους είναι τουλάχιστον 100 mm.

7.2. Η ΟΠΔΕ πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η θέση της στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος να μπορεί να μεταβάλλεται. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να υπάρχει εγγυημένη μέθοδος ασφάλισής της στη θέση λειτουργίας, έτσι ώστε να αποκλείεται οποιαδήποτε απρόβλεπτη αλλαγή θέσεως. Πρέπει να είναι δυνατόν για τον χειριστή να μεταβάλλει τη θέση της διάταξης ασκώντας δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN.

Όσον αφορά τις ΟΠΔΕ που έχουν σχεδιαστεί ώστε η θέση τους στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος να μπορεί να μεταβάλλεται, διαθέτουν μια ετικέτα είτε με (ένα) σύμβολο (σύμβολα) ή στη γλώσσα ή στις γλώσσες της χώρας στην οποία πωλείται η διάταξη, ώστε να ενημερώνεται ο χειριστής για τη συνήθη θέση της ΟΠΔΕ με σκοπό να διασφαλίζεται η αποτελεσματική προστασία έναντι ενσφήνωσης των οχημάτων.

Ελάχιστο μέγεθος ετικέτας: 60 × 120 mm

7.3. Η ΟΠΔΕ προσφέρει επαρκή αντίσταση σε δυνάμεις που εφαρμόζονται παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος. (Αυτό αποδεικνύεται σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις συνθήκες δοκιμής που καθορίζονται στο παράρτημα 5 του παρόντος κανονισμού). Η μέγιστη οριζόντια μετατόπιση της ΟΠΔΕ που παρατηρείται κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής που ορίζονται στο παράρτημα 5 αναφέρεται στην κοινοποίηση έγκρισης τύπου (παράρτημα 1, σημείο 8).

7.4. Για οχήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί ανυψούμενη πλατφόρμα στο οπίσθιο τμήμα, η τοποθέτηση της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης μπορεί να διακόπτεται για τις ανάγκες του μηχανισμού. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται οι ακόλουθες ειδικές απαιτήσεις:

7.4.1. Η μέγιστη πλευρική απόσταση μεταξύ των στοιχείων της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης και των στοιχείων της ανυψούμενης πλατφόρμας που μετακινούνται κατά τη διάρκεια της διακοπής όταν βρίσκεται σε λειτουργία η ανυψούμενη πλατφόρμα και τα οποία καθιστούν αναγκαία τη διακοπή, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 2,5 cm.

7.4.2. Τα επιμέρους στοιχεία της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης, συμπεριλαμβανομένων και των πλευρικών στοιχείων του ανυψωτικού μηχανισμού, κατά περίπτωση, πρέπει να έχουν ωφέλιμη επιφάνεια τουλάχιστον 420 cm^2.

7.4.3. Για εγκάρσια μέλη με ύψος διατομής μικρότερο από 120 mm, τα επιμέρους στοιχεία της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης, συμπεριλαμβανομένων και των πλευρικών στοιχείων του ανυψωτικού μηχανισμού, κατά περίπτωση, πρέπει να έχουν ωφέλιμη επιφάνεια τουλάχιστον 350 cm^2.

7.4.4. Στην περίπτωση οχημάτων που έχουν πλάτος λιγότερο από 2 000 mm και τα οποία δεν είναι δυνατόν να πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 7.4.2 και 7.4.3, η ωφέλιμη επιφάνεια είναι δυνατόν να μειωθεί με την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια αντίστασης.

8. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες που καθορίζονται στη συμφωνία του 1958, προσάρτημα 1 (E/ECE/TRANS/505/Αναθ.3), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

8.1. Κάθε οπίσθια προστατευτική διάταξη έναντι ενσφήνωσης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό κατασκευάζεται κατά τρόπο που να συμμορφώνεται με τον τύπο που έχει εγκριθεί ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παραπάνω παράγραφο 7.

8.2. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να προβεί σε επαλήθευση των μεθόδων ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η κανονική συχνότητα αυτών των επαληθεύσεων είναι μία κάθε δύο έτη.

9. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

9.1. Η έγκριση που χορηγείται όσον αφορά έναν τύπο ΟΠΔΕ δυνάμει του παρόντος κανονισμού μπορεί να αποσυρθεί εάν οι απαιτήσεις που έχουν τεθεί ανωτέρω δεν πληρούνται ή εάν η προστατευτική διάταξη δεν έχει υποστεί με επιτυχία την προβλεπόμενη στο παράρτημα 5 δοκιμασία.

9.2. Αν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει μια έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, πρέπει να ενημερώσει αμέσως σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

10. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΠΔΕ

10.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου ΟΠΔΕ κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει εγκρίνει τον συγκεκριμένο τύπο ΟΠΔΕ. Η αρχή έγκρισης τύπου δύναται:

10.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν είναι απίθανο να έχουν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις και ότι σε κάθε περίπτωση η ΟΠΔΕ πληροί τις απαιτήσεις, ή

10.1.2. να ζητήσει επιπλέον έκθεση δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών.

10.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 6.3 ανωτέρω.

10.3. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την επέκταση της έγκρισης ορίζει αύξοντα αριθμό σε κάθε αίτηση επέκτασης και ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

11. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Σε περίπτωση που ο κάτοχος της έγκρισης παύσει οριστικά την κατασκευή τύπου οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης ο οποίος έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή έγκρισης τύπου που είχε χορηγήσει την έγκριση τύπου. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή υποχρεούται να ενημερώσει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

12. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΥΠΟΥ

Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου, στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΤΜΗΜΑ ΙΙ. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΠΔΕ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ

13. ΟΡΙΣΜΟΙ

13.1. Για τους σκοπούς του τμήματος ΙΙ του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

13.1.1. «έγκριση του οχήματος»: η έγκριση τύπου οχήματος σε σχέση με την εγκατάσταση ΟΠΔΕ εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με το τμήμα Ι του παρόντος κανονισμού·

13.1.2. «τύπος οχήματος»: τα οχήματα τα οποία δεν διαφέρουν σε ουσιώδη σημεία όπως:

το πλάτος του οπίσθιου άξονα·

τη δομή, τις διαστάσεις, το σχήμα και το ύψος από το έδαφος του οπίσθιου τμήματος του οχήματος και τα χαρακτηριστικά της ανάρτησης, εφόσον αφορούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 19 του παρόντος κανονισμού·

την εγκεκριμένη ΟΠΔΕ που έχει τοποθετηθεί στο όχημα.

13.2. Άλλοι ορισμοί που ισχύουν για το παρόν τμήμα ΙΙ περιλαμβάνονται στο σημείο 3 του παρόντος κανονισμού.

14. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

14.1. Η αίτηση έγκρισης τύπου οχήματος σε σχέση με την εγκατάσταση ΟΠΔΕ εγκεκριμένου τύπου υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

14.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και τα ακόλουθα στοιχεία:

14.2.1. σχέδια του οχήματος που παρουσιάζουν, σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο 13.1.2 του παρόντος κανονισμού, τον τύπο του οχήματος σε πλευρική και οπίσθια όψη με ένδειξη της θέσης της/των εγκεκριμένης/-ων ΟΠΔΕ και λεπτομέρειες του σχεδίου των στοιχείων στερέωσης στο πλαίσιο του οχήματος·

14.2.2. τη μέγιστη μάζα του οχήματος·

14.2.3. κατάλογο των ΟΠΔΕ που πρόκειται να τοποθετηθούν στο όχημα·

14.2.4. κατόπιν αιτήματος της αρχής έγκρισης τύπου, παρέχεται επίσης το έντυπο κοινοποίησης της έγκρισης τύπου για κάθε ΟΠΔΕ (παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού).

14.3. Αντιπροσωπευτικό όχημα του προς έγκριση τύπου οχήματος υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης τύπου.

14.3.1. Ένα όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα κατασκευαστικά μέρη του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμή με την προϋπόθεση ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς έναντι της αρχής έγκρισης τύπου ότι η έλλειψη των κατασκευαστικών αυτών μερών δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα των επαληθεύσεων όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

14.4. Πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, η αρχή έγκρισης τύπου επιβεβαιώνει την ύπαρξη κατάλληλων μέτρων τα οποία εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής.

15. ΕΓΚΡΙΣΗ

15.1. Εάν το όχημα που έχει υποβληθεί για έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού είναι εφοδιασμένο με εγκεκριμένη ΟΠΔΕ και πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 16 παρακάτω και έχει υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με τους όρους του σημείου 2.2, χορηγείται έγκριση στον εν λόγω τύπο οχήματος.

15.2. Σε κάθε εγκριθέντα τύπο εκχωρείται ένας αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 03, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 03) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλον τύπο οχήματος.

15.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που συμφωνεί με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.

15.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

15.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ([4])·

15.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 15.4.1.

15.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί στο πλαίσιο ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στο σημείο 15.4.1.· σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης, καθώς και τα επιπρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 15.4.1.

15.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

15.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

15.8. Το παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνει παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.

([4]) Οι διακριτικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ. 6, παράρτημα 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

16. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΟΠΔΕ

16.1. Για οχήματα των κατηγοριών N_2 με μέγιστη μάζα άνω των 8 τόνων, N_3, O_3 και O_4, η απόσταση από το έδαφος όσον αφορά το κάτω μέρος της προστατευτικής διάταξης, ακόμα και όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου, δεν πρέπει να υπερβαίνει:

α) τα 450 mm για μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα με υδροπνευματική, υδραυλική ή πνευματική ανάρτηση ή διάταξη αυτόματης επαναφοράς αναλόγως του φορτίου. Σε κάθε περίπτωση, μια γωνία φυγής έως 8° σύμφωνα με το ISO 612:1978 με μέγιστη απόσταση από το έδαφος 550 mm θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις.

β) 500 mm ή μια γωνία φυγής 8° σύμφωνα με το ISO 612:1978, ανάλογα ποια είναι η μικρότερη, για οχήματα εκτός όσων αναφέρονται στο παραπάνω στοιχείο α). Σε κάθε περίπτωση, μια γωνία φυγής έως 8° σύμφωνα με το ISO 612:1978 με μέγιστη απόσταση από το έδαφος 550 mm θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις.

Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλο το πλάτος του μηχανοκίνητου οχήματος ή ρυμουλκούμενου και προβλέπει ότι το ύψος υπεράνω του εδάφους των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής που εφαρμόζονται στη διάταξη σύμφωνα με το τμήμα Ι του παρόντος κανονισμού και καταγράφονται στο έντυπο κοινοποίησης έγκρισης τύπου (παράρτημα 1, σημείο 7) δεν πρέπει να υπερβαίνει τις τιμές που αναφέρονται στις παραπάνω παραγράφους α) και β), αυξανόμενο κατά το ήμισυ του ελάχιστου ύψους διατομής που απαιτείται για το εγκάρσιο μέλος της ΟΠΔΕ.

Η απαίτηση του ύψους για την επιβολή των δυνάμεων δοκιμής προσαρμόζεται στη ρυθμιζόμενη απόσταση από το έδαφος σύμφωνα με τις διατάξεις για τη γωνία φυγής που αναφέρεται παραπάνω.

16.2. Για οχήματα των κατηγοριών Μ, N_1, N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, O_1 και O_2, η μέγιστη απόσταση από το έδαφος όσον αφορά το κάτω μέρος της προστατευτικής διάταξης, ακόμα και όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 550 mm σε όλο το πλάτος της· το ύψος υπεράνω του εδάφους των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής που εφαρμόζονται στη διάταξη σύμφωνα με το τμήμα Ι του παρόντος κανονισμού και καταγράφονται στο έντυπο κοινοποίησης έγκρισης τύπου (παράρτημα 1, σημείο 7) δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 600 mm.

16.3. Το πλάτος της οπίσθιας προστατευτικής διάταξης δεν πρέπει σε κανένα σημείο να υπερβαίνει το πλάτος του οπίσθιου άξονα μετρούμενο στα ακραία σημεία των τροχών, εξαιρουμένου του εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους, ούτε πρέπει η ΟΠΔΕ να είναι περισσότερο από 100 mm βραχύτερη σε κάθε πλευρά. Όταν η διάταξη περιλαμβάνεται ή ενσωματώνεται στο αμάξωμα του οχήματος το οποίο επεκτείνεται πέρα από το πλάτος του οπίσθιου άξονα, η απαίτηση ότι το πλάτος της ΟΠΔΕ δεν πρέπει να υπερβαίνει το πλάτος του οπίσθιου άξονα δεν ισχύει. Ωστόσο, στην περίπτωση οχημάτων των κατηγοριών O_1 και O_2 των οποίων τα επίσωτρα προεξέχουν κατά περισσότερο από το ήμισυ του πλάτους τους από το αμάξωμα (εξαιρουμένων των καλυμμάτων του τροχού) ή από το πλαίσιο αν δεν υπάρχει αμάξωμα, το πλάτος της ΟΠΔΕ δεν πρέπει να είναι βραχύτερο από 100 mm αφαιρούμενο από την απόσταση που υπολογίζεται μεταξύ των εσωτερικών άκρων των επισώτρων (εξαιρουμένου οποιουδήποτε εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους), σε κάθε πλευρά. Όταν υπάρχουν περισσότεροι του ενός οπίσθιοι άξονες, το πλάτος που εξετάζεται είναι αυτό του ευρύτερου οπίσθιου άξονα. Επιπλέον, οι απαιτήσεις των παραγράφων 3.1.2. και 3.1.3. του παραρτήματος 5 όσον αφορά την απόσταση των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής από τις εξωτερικές άκρες των οπίσθιων τροχών (παράρτημα 1, σημείο 7) πρέπει να επαληθεύονται και να καταγράφονται στο έντυπο κοινοποίησης έγκρισης τύπου.

16.4. Για οχήματα των κατηγοριών Μ, N_1, N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, O_1 και O_2, η διάταξη πρέπει να είναι τοποθετημένη με τρόπο ώστε η οριζόντια απόσταση μεταξύ του οπίσθιου εγκάρσιου μέλους της διάταξης και του πλέον οπίσθιου σημείου στο οπίσθιο άκρο του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου τυχόν ανυψωτικού μηχανισμού, να μην υπερβαίνει τα 400 mm, μειούμενη κατά τη μεγαλύτερη συνολική παραμόρφωση συμπεριλαμβανομένης της πλαστικής και ελαστικής παραμόρφωσης (παράγραφος 7.3. του τμήματος Ι), μετρούμενη και καταγεγραμμένη κατά τη δοκιμή σε οποιοδήποτε από τα σημεία όπου εφαρμόστηκαν οι δυνάμεις δοκιμής (παράρτημα 1, σημείο 8) κατά την έγκριση τύπου της οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος Ι του παρόντος κανονισμού και καταγράφηκαν στο έντυπο κοινοποίησης της έγκρισης τύπου. Κατά τη μέτρηση της απόστασης αυτής, εξαιρείται οποιοδήποτε μέρος του οχήματος το οποίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 2 m υπεράνω του εδάφους για κάθε κατάσταση φόρτωσης του οχήματος.

Για οχήματα των κατηγοριών N_2 με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 8 τόνους, N_3 και οχήματα των κατηγοριών O_3 και O_4, τα οποία διαθέτουν ανυψούμενη πλατφόρμα ή έχουν σχεδιαστεί ως ανατρεπόμενη ρυμούλκα, ισχύει η ίδια απαίτηση με παραπάνω· ωστόσο, για οχήματα αυτών των κατηγορών, η οριζόντια απόσταση δεν υπερβαίνει τα 300 mm, μετρούμενη έως το οπίσθιο εγκάρσιο μέλος πριν την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής.

Για οχήματα των κατηγοριών O_3 και O_4, χωρίς οποιοδήποτε ανυψωτικό μηχανισμό και χωρίς να έχουν σχεδιαστεί ως ανατρεπόμενη ρυμούλκα, οι μέγιστες οριζόντιες αποστάσεις μειώνονται σε 200 mm πριν την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής και 300 mm μειούμενες κατά τη μεγαλύτερη συνολική παραμόρφωση (παράγραφος 7.3 του τμήματος Ι) μετρούμενες και καταγραφείσες κατά τη διάρκεια της δοκιμής σε οποιοδήποτε σημείο εφαρμογής των δυνάμεων δοκιμής (παράρτημα 1, σημείο 8).

Σε κάθε περίπτωση οι μη δομικές προεξοχές όπως πίσω φανοί και οι προεξοχές μεγέθους έως 50 mm σε οποιαδήποτε κατεύθυνση, όπως ελαστικοί προφυλακτήρες, ελαστικοί προσκρουστήρες, στροφείς και κλειδαριές εξαιρούνται από τον προσδιορισμό του πλέον οπίσθιου σημείου στο οπίσθιο άκρο του οχήματος.

Πριν την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής, η μέγιστη επιτρεπόμενη οριζόντια απόσταση ενός επιμέρους, διαιρούμενου ή κεκλιμένου εγκάρσιου μέλους μιας ΟΠΔΕ είναι 100 mm μεταξύ του οπίσθιου τμήματος του εγκάρσιου μέλους που μετράται στο πιο μπροστινό τμήμα και του οπίσθιου τμήματος του εγκάρσιου μέλους που μετράται στο πλέον οπίσθιο σημείο, μετρούμενη στο διάμηκες επίπεδο του οχήματος.

16.5. Η διάταξη είναι τοποθετημένη με τρόπο ώστε μετά την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής που ορίζονται στο παράρτημα 5 για οχήματα των κατηγοριών N_2 με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 8 τόνους, N_3, O_3 και O_4, η μέγιστη απόσταση από το έδαφος της προστατευτικής διάταξης, ακόμα και όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου, σε οποιοδήποτε σημείο δεν πρέπει να υπερβαίνει κατά περισσότερο από 60 mm την τιμή πριν τη δοκιμή. Για οχήματα με γωνία φυγής έως 8° (παράγραφος 16.1.) η μέγιστη απόσταση από το έδαφος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 600 mm.

16.6. Η μέγιστη μάζα του τύπου οχήματος για το οποίο ζητείται έγκριση δεν πρέπει να υπερβαίνει την τιμή που αναφέρεται στο έντυπο κοινοποίησης της έγκρισης τύπου κάθε εγκεκριμένης ΟΠΔΕ που προορίζεται να εγκατασταθεί στο όχημα αυτό.

16.7. Δεδομένων των διατάξεων του σημείου 7.2 για ρυθμιζόμενη ΟΠΔΕ, η ετικέτα τοποθετείται μόνιμα και σαφώς ορατά στη θέση του οδηγού ή στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος δίπλα στην ΟΠΔΕ, σε σημείο που είναι ευδιάκριτο.

17. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες που καθορίζονται στη συμφωνία του 1958, προσάρτημα 1 (E/ECE/TRANS/505/Αναθ.3), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

17.1. Κάθε όχημα που εγκρίνεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 16 ανωτέρω.

17.2. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να προβεί σε επαλήθευση των μεθόδων ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η κανονική συχνότητα αυτών των επαληθεύσεων είναι μία κάθε δύο έτη.

18. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

18.1. Η έγκριση που χορηγείται για τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που εκτίθενται ανωτέρω.

18.2. Αν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει μια έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, πρέπει να ενημερώσει αμέσως σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού.

19. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

19.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει εγκρίνει τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Η αρχή έγκρισης τύπου δύναται:

19.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι πιθανόν να έχουν αξιοσημείωτο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι, σε κάθε περίπτωση, το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις· ή

19.1.2. να ζητήσει επιπλέον έκθεση δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών.

19.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζεται η τροποποίηση, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 15.3 ανωτέρω.

19.3. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την επέκταση της έγκρισης ορίζει αύξοντα αριθμό σε κάθε αίτηση επέκτασης και ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.

20. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εάν ο κάτοχος της έγκρισης παύσει εντελώς την παραγωγή ενός τύπου οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου. Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω αρχή ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, το οποίο είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.

21. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΥΠΟΥ

Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου, στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΤΜΗΜΑ III. ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΟΠΙΣΘΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΕΝΣΦΗΝΩΣΗΣ (ΟΠΕ)

22. ΟΡΙΣΜΟΙ

22.1. Για τους σκοπούς του τμήματος III του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

22.1.1. «έγκριση οχήματος»: η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία του έναντι ενσφήνωσης·

22.1.2. «τύπος οχήματος»: μια κατηγορία οχημάτων που δεν διαφέρουν σε βασικά σημεία όπως το πλάτος του οπίσθιου άξονα, τη δομή, τις διαστάσεις, το σχήμα και τα υλικά του οπίσθιου τμήματος του οχήματος και τα χαρακτηριστικά της ανάρτησης, εφόσον αφορούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 25 του παρόντος κανονισμού·

22.1.3. «οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης»: η παρουσία στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος ενός των εξής:

22.1.3.1. μιας ειδικής διάταξης οπίσθιας προστασίας έναντι ενσφήνωσης· ή

22.1.3.2. αμαξώματος, τμημάτων πλαισίου ή άλλων κατασκευαστικών μερών τα οποία, λόγω του σχήματος και των χαρακτηριστικών τους, είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι επιτελούν εν μέρει ή πλήρως τη λειτουργία της ΟΠΔΕ.

22.2. Άλλοι ορισμοί που ισχύουν για το παρόν τμήμα III περιλαμβάνονται στο σημείο 3 του παρόντος κανονισμού.

23. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

23.1. Η αίτηση για την έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την προστασία που παρέχει η ΟΠΕ υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

23.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα εις τριπλούν και τα ακόλουθα στοιχεία:

23.2.1. αναλυτική περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τη δομή του, τις διαστάσεις του, τις γραμμές και τα υλικά από τα οποία κατασκευάζεται εφόσον αυτά απαιτούνται για τους σκοπούς τους παρόντος κανονισμού·

23.2.2. σχέδια του οχήματος που παρουσιάζουν τον τύπο του οχήματος σε πλευρική και οπίσθια όψη και λεπτομέρειες του σχεδίου των οπίσθιων μερών της δομής·

23.2.3. τη μέγιστη μάζα του οχήματος·

23.2.4. λεπτομερή περιγραφή της ΟΠΕ: διαστάσεις, γραμμές, υλικά από τα οποία κατασκευάζεται και θέση της στο όχημα.

23.3. Όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης.

23.3.1. Ένα όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα κατασκευαστικά μέρη του τύπου μπορεί να γίνει αποδεκτό για δοκιμή με την προϋπόθεση ότι ο αιτών είναι σε θέση να τεκμηριώσει επαρκώς έναντι της αρχής έγκρισης τύπου ότι η έλλειψη των κατασκευαστικών αυτών μερών δεν επηρεάζει τα αποτελέσματα της επαλήθευσης όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

23.4. Πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, η αρχή έγκρισης τύπου επιβεβαιώνει την ύπαρξη κατάλληλων μέτρων τα οποία εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής.

24. ΕΓΚΡΙΣΗ

24.1. Εάν το όχημα που έχει υποβληθεί προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 2.3 στοιχείο β) ή της παραγράφου 2.3 στοιχείο γ) ή του σημείου 25 και έχει υποβληθεί σε δοκιμή σύμφωνα με τους όρους του σημείου 2.2, χορηγείται έγκριση στον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.

24.2. Σε κάθε εγκριθέντα τύπο εκχωρείται ένας αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 03, που αντιστοιχεί στη σειρά τροποποιήσεων 03) δηλώνουν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό κατά τη χρονική στιγμή έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλον τύπο οχήματος.

24.3. Η έγκριση, επέκταση ή απόρριψη της έγκρισης τύπου οχήματος, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα μέρη της συμφωνίας του 1958 τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που συμφωνεί με το υπόδειγμα του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.

24.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

24.4.1. έναν κύκλο που περιβάλλει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ([5])·

24.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 24.4.1.

24.5. Εάν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί στο πλαίσιο ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορηγεί έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στο σημείο 24.4.1· σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός και οι αριθμοί έγκρισης, καθώς και τα επιπρόσθετα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 24.4.1.

24.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

24.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

24.8. Το παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού περιλαμβάνει παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.

25. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΠΕ

25.1. Για οχήματα των κατηγοριών N_2 με μέγιστη μάζα άνω των 8 τόνων, N_3, O_3 και O_4, η απόσταση από το έδαφος όσον αφορά το κάτω μέρος της ΟΠΕ, ακόμα και όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου, δεν πρέπει να υπερβαίνει:

α) τα 450 mm για μηχανοκίνητα οχήματα και ρυμουλκούμενα με υδροπνευματική, υδραυλική ή πνευματική ανάρτηση ή διάταξη αυτόματης επαναφοράς αναλόγως του φορτίου. Σε κάθε περίπτωση, μια γωνία φυγής έως 8° σύμφωνα με το ISO 612:1978 με μέγιστη απόσταση από το έδαφος 550 mm θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις.

β) 500 mm ή μια γωνία φυγής 8° σύμφωνα με το ISO 612:1978, ανάλογα ποια είναι η μικρότερη, για οχήματα εκτός όσων αναφέρονται στο παραπάνω στοιχείο α). Σε κάθε περίπτωση, μια γωνία φυγής έως 8° σύμφωνα με το ISO 612:1978 με μέγιστη απόσταση από το έδαφος 550 mm θεωρείται ότι πληροί τις απαιτήσεις.

Η απαίτηση αυτή ισχύει για όλο το πλάτος του μηχανοκίνητου οχήματος ή ρυμουλκούμενου και προβλέπει ότι το ύψος υπεράνω του εδάφους των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής που εφαρμόζονται στη διάταξη σύμφωνα με το τμήμα I του παρόντος κανονισμού και καταγράφονται στο έντυπο κοινοποίησης έγκρισης τύπου (παράρτημα 1, σημείο 7) δεν πρέπει να υπερβαίνει τις τιμές που αναφέρονται στα παραπάνω εδάφια α) και β), αυξανόμενο κατά το ήμισυ του ελάχιστου ύψους διατομής που απαιτείται για το εγκάρσιο μέλος της ΟΠΔΕ.

Η απαίτηση του ύψους για την επιβολή των δυνάμεων δοκιμής προσαρμόζεται στη ρυθμιζόμενη απόσταση από το έδαφος σύμφωνα με τις διατάξεις για τη γωνία φυγής που αναφέρεται παραπάνω.

25.2. Για οχήματα των κατηγοριών M, N_1, N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, O_1 και O_2, η μέγιστη απόσταση από το έδαφος όσον αφορά το κάτω μέρος της προστατευτικής διάταξης, ακόμα και όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 550 mm σε όλο το πλάτος της· το ύψος υπεράνω του εδάφους των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής που εφαρμόζονται στην ΟΠΕ δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 600 mm.

25.3. Για οχήματα των κατηγοριών M, N_1, N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, O_1 και O_2, η ΟΠΕ πρέπει να βρίσκεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος. Η μέγιστη οριζόντια απόσταση μεταξύ του οπίσθιου τμήματος της διάταξης και του πλέον οπίσθιου σημείου στο οπίσθιο άκρο του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου τυχόν ανυψωτικού μηχανισμού, δεν υπερβαίνει τα 400 mm, μετρούμενη έως το οπίσθιο τμήμα του εγκάρσιου μέλους και καταγραφείσα κατά τη δοκιμή, όταν εφαρμόστηκαν οι δυνάμεις δοκιμής.

Για οχήματα των κατηγοριών N_2 με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 8 τόνους, N_3 και οχήματα των κατηγοριών O_3 και O_4, τα οποία διαθέτουν ανυψούμενη πλατφόρμα ή έχουν σχεδιαστεί ως ανατρεπόμενη ρυμούλκα, ισχύει η ίδια απαίτηση με παραπάνω· ωστόσο, για οχήματα αυτών των κατηγορών, η οριζόντια απόσταση δεν υπερβαίνει τα 300 mm, μετρούμενη έως το οπίσθιο εγκάρσιο μέλος πριν την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής.

Όσον αφορά την ΟΠΕ για οχήματα των κατηγοριών O_3 και O_4, χωρίς οποιοδήποτε ανυψωτικό μηχανισμό και χωρίς να έχουν σχεδιαστεί ως ανατρεπόμενη ρυμούλκα, η μέγιστη οριζόντια απόσταση μειώνεται σε 200 mm πριν και 300 mm κατά τη δοκιμή όταν εφαρμόζονται οι δυνάμεις δοκιμής.

([5]) Οι διακριτικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Αναθ. 6, παράρτημα 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

Σε κάθε περίπτωση οι μη δομικές προεξοχές όπως πίσω φανοί και οι προεξοχές μεγέθους έως 50 mm σε οποιαδήποτε κατεύθυνση, όπως ελαστικοί προφυλακτήρες, ελαστικοί προσκρουστήρες, στροφείς και κλειδαριές εξαιρούνται από τον προσδιορισμό του πλέον οπίσθιου σημείου στο οπίσθιο άκρο του οχήματος.

Πριν την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής, η μέγιστη επιτρεπόμενη οριζόντια απόσταση ενός επιμέρους, διαιρούμενου ή κεκλιμένου εγκάρσιου μέλους μιας ΟΠΔΕ είναι 100 mm μεταξύ του οπίσθιου τμήματος του εγκάρσιου μέλους που μετράται στο πιο μπροστινό τμήμα και το οπίσθιο τμήμα του εγκάρσιου μέλους που μετράται στο πλέον οπίσθιο σημείο, μετρούμενη στο διαμήκες επίπεδο του οχήματος.

25.4. Το πλάτος της ΟΠΕ δεν πρέπει σε κανένα σημείο να υπερβαίνει το πλάτος του οπίσθιου άξονα μετρούμενο στα ακραία σημεία των τροχών, εξαιρουμένου του εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους, ούτε πρέπει να είναι περισσότερο από 100 mm βραχύτερο σε κάθε πλευρά. Όταν η διάταξη περιλαμβάνεται ή ενσωματώνεται στο αμάξωμα του οχήματος το οποίο επεκτείνεται πέρα από το πλάτος του οπίσθιου άξονα, η απαίτηση ότι το πλάτος της ΟΠΕ δεν πρέπει να υπερβαίνει το πλάτος του οπίσθιου άξονα δεν ισχύει. Ωστόσο, στην περίπτωση οχημάτων των κατηγοριών O_1 και O_2 των οποίων τα επίσωτρα προεξέχουν κατά περισσότερο από το ήμισυ του πλάτους τους από το αμάξωμα (εξαιρουμένων των καλυμμάτων του τροχού) ή από το πλαίσιο αν δεν υπάρχει αμάξωμα, το πλάτος της ΟΠΕ δεν πρέπει να είναι βραχύτερο από 100 mm αφαιρούμενο από την απόσταση που υπολογίζεται μεταξύ των εσωτερικών άκρων των επισώτρων (εξαιρουμένου οποιουδήποτε εξογκώματος των ελαστικών επισώτρων πλησίον του εδάφους), σε κάθε πλευρά. Όταν υπάρχουν περισσότεροι του ενός οπίσθιοι άξονες, το πλάτος που εξετάζεται είναι αυτό του ευρύτερου οπίσθιου άξονα. Επιπλέον, οι απαιτήσεις των παραγράφων 3.1.2 και 3.1.3 του παραρτήματος 5 όσον αφορά την απόσταση των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής από τις εξωτερικές άκρες των οπίσθιων τροχών (παράρτημα 1, σημείο 7) πρέπει να επαληθεύονται και να καταγράφονται στο έντυπο κοινοποίησης έγκρισης τύπου.

25.5. Το ύψος διατομής του εγκάρσιου μέλους είναι τουλάχιστον 120 mm. Τα πλευρικά άκρα του εγκάρσιου μέλους δεν πρέπει να κάμπτονται προς τα πίσω ή να έχουν αιχμηρή εξωτερική ακμή· ο όρος αυτός πληρούται όταν τα πλευρικά άκρα της ΟΠΕ είναι εξωτερικώς στρογγυλεμένα και έχουν ακτίνα καμπυλότητας τουλάχιστον 2,5 mm.

Για οχήματα των κατηγοριών M, N_1, N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, O_1, O_2, για οχήματα της κατηγορίας G και για οχήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί ανυψούμενη πλατφόρμα, το ύψος διατομής του εγκάρσιου μέλους είναι τουλάχιστον 100 mm.

25.6. Η ΟΠΕ πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η θέση της στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος να μπορεί να μεταβάλλεται. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να υπάρχει εγγυημένη μέθοδος ασφάλισής της στη θέση λειτουργίας, έτσι ώστε να αποκλείεται οποιαδήποτε απρόβλεπτη αλλαγή θέσεως. Πρέπει να είναι δυνατόν για τον χειριστή να μεταβάλλει τη θέση της ΟΠΕ ασκώντας δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 40 daN.

Όσον αφορά τις ΟΠΕ που έχουν σχεδιαστεί ώστε η θέση τους στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος να μπορεί να μεταβάλλεται, διαθέτουν μια ετικέτα στη γλώσσα ή στις γλώσσες της χώρας στην οποία πωλούνται.

Ελάχιστο μέγεθος ετικέτας: 60 × 120 mm.

Η ετικέτα τοποθετείται μόνιμα και σαφώς ορατά στο οπίσθιο τμήμα του οχήματος δίπλα στην ΟΠΕ, ώστε ο χειριστής να ενημερώνεται για τη συνήθη θέση της ΟΠΕ με σκοπό να διασφαλίζεται η αποτελεσματική προστασία έναντι ενσφήνωσης των οχημάτων.

25.7. Η ΟΠΕ προσφέρει επαρκή αντίσταση σε δυνάμεις που εφαρμόζονται παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος και συνδέεται, όταν είναι σε θέση λειτουργίας, με τα πλευρικά μέλη του πλαισίου του οχήματος ή με το στοιχείο που τα αντικαθιστά. Η απαίτηση αυτή πληρούται εφόσον αποδεικνύεται ότι, τόσο κατά τη διάρκεια όσο και μετά την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής που περιγράφονται στο παράρτημα 5, η οριζόντια απόσταση μεταξύ του οπίσθιου τμήματος της ΟΠΕ και του πλέον οπίσθιου σημείου στο οπίσθιο άκρο του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου τυχόν ανυψωτικού συστήματος, δεν υπερβαίνει τα 400 mm σε οποιοδήποτε από τα σημεία όπου εφαρμόστηκαν οι δυνάμεις δοκιμής. Κατά τη μέτρηση της απόστασης αυτής, εξαιρείται οποιοδήποτε μέρος του οχήματος το οποίο βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 2 m υπεράνω του εδάφους όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου.

Μετά την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής που ορίζονται στο παράρτημα 5 για οχήματα των κατηγοριών N_2 με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 8 τόνους, N_3, O_3 και O_4, η μέγιστη απόσταση από το έδαφος της προστατευτικής διάταξης, ακόμα και όταν το όχημα είναι άνευ φορτίου, σε οποιοδήποτε σημείο δεν πρέπει να υπερβαίνει κατά περισσότερο από 60 mm την τιμή πριν τη δοκιμή. Για οχήματα με γωνία φυγής έως 8° (παράγραφος 16.1) η μέγιστη απόσταση από το έδαφος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 600 mm.

25.8. Δεν απαιτείται πρακτική δοκιμή όταν αποδεικνύεται με υπολογισμό ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος 5 παράγραφος 3. Όπου πραγματοποιείται πρακτική δοκιμή, η διάταξη πρέπει να είναι συνδεδεμένη με τα πλευρικά μέρη του πλαισίου του οχήματος ή σε ουσιώδες τμήμα αυτών ή σε άλλα δομικά μέρη.

25.9. Για οχήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί ανυψούμενη πλατφόρμα στο οπίσθιο τμήμα, η τοποθέτηση της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης μπορεί να διακόπτεται για τις ανάγκες του μηχανισμού. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζονται οι ακόλουθες ειδικές απαιτήσεις:

25.9.1. Η μέγιστη πλευρική απόσταση μεταξύ των στοιχείων της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης και των στοιχείων της ανυψούμενης πλατφόρμας που μετακινούνται κατά τη διάρκεια της διακοπής όταν βρίσκεται σε λειτουργία η ανυψούμενη πλατφόρμα και τα οποία καθιστούν αναγκαία τη διακοπή, δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 2,5 cm.

25.9.2. Τα επιμέρους στοιχεία της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης, συμπεριλαμβανομένων και των πλευρικών στοιχείων του ανυψωτικού συστήματος, κατά περίπτωση, πρέπει να έχουν ωφέλιμη επιφάνεια τουλάχιστον 420 cm^2.

25.9.3. Για εγκάρσια μέλη με ύψος διατομής μικρότερο από 120 mm, τα επιμέρους στοιχεία της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης, συμπεριλαμβανομένων και των πλευρικών στοιχείων του ανυψωτικού μηχανισμού, κατά περίπτωση, πρέπει να έχουν ωφέλιμη επιφάνεια τουλάχιστον 350 cm^2.

25.9.4. Στην περίπτωση οχημάτων που έχουν πλάτος λιγότερο από 2 000 mm και τα οποία δεν είναι δυνατόν να πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 25.9.2 και 25.9.3 παραπάνω, η ωφέλιμη επιφάνεια είναι δυνατόν να μειωθεί με την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια αντίστασης.

26. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες που καθορίζονται στη συμφωνία του 1958, προσάρτημα 1 (E/ECE/TRANS/505/Αναθ.3), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

26.1. Κάθε όχημα που εγκρίνεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζεται έτσι ώστε να συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο ικανοποιώντας τις απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 25 ανωτέρω.

26.2. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου δύναται ανά πάσα στιγμή να προβεί σε επαλήθευση των μεθόδων ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Η κανονική συχνότητα αυτών των επαληθεύσεων είναι μία κάθε δύο έτη.

27. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

27.1. Η έγκριση που χορηγείται για τύπο οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που εκτίθενται ανωτέρω ή εάν το όχημα δεν έχει υποστεί με επιτυχία τη δοκιμή που προβλέπεται στο παράρτημα 5.

27.2. Αν ένα συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει μια έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, πρέπει να ενημερώσει αμέσως σχετικά τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού.

28. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

28.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που έχει εγκρίνει τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος. Η αρχή έγκρισης τύπου δύναται:

28.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι πιθανόν να έχουν αξιοσημείωτο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι, σε κάθε περίπτωση, το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις προϋποθέσεις· ή

28.1.2. να ζητήσει επιπλέον έκθεση δοκιμής από την Τεχνική Υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών.

28.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις, ανακοινώνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 24.3 ανωτέρω.

28.3. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία έχει χορηγήσει την επέκταση της έγκρισης ορίζει αύξοντα αριθμό σε κάθε αίτηση επέκτασης και ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.

29. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Εάν ο κάτοχος έγκρισης παύσει οριστικά την παραγωγή οχήματος το οποίο έχει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ενημερώνει την αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση. Με την παραλαβή της σχετικής κοινοποίησης, η εν λόγω αρχή ενημερώνει σχετικά τα λοιπά συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης, το οποίο είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 3 του παρόντος κανονισμού.

30. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΤΥΠΟΥ

Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου, στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης ή επέκτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΤΜΗΜΑ IV. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

31. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

31.1. Από την ημερομηνία της επίσημης θέσης σε ισχύ της σειράς τροποποιήσεων 03, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτει τη χορήγηση εγκρίσεων ή δεν αρνείται την αποδοχή εγκρίσεων τύπου οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων σύμφωνα με το τμήμα I, II ή III του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

31.2. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2019 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτουν τη χορήγηση εγκρίσεων ή δεν αρνούνται την αποδοχή εγκρίσεων τύπου οχημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων σύμφωνα με το τμήμα I, II ή III του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 02.

31.3. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2019 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις τύπου μόνο εάν ο τύπος οχήματος, το κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα που υποβάλλεται προς έγκριση πληροί τις απαιτήσεις του τμήματος I, II ή III του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε από τη σειρά τροποποιήσεων 03.

31.4. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2021 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται, για τον σκοπό εθνικής ή περιφερειακής έγκρισης τύπου, ένα όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο ή χωριστή τεχνική μονάδα που δεν έχει έγκριση τύπου σύμφωνα με το τμήμα I, II ή III της σειράς τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού.

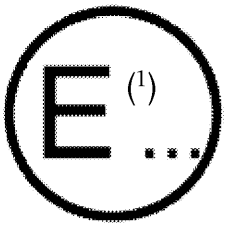
31.5. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2021 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτουν τη χορήγηση επέκτασης των εγκρίσεων για οχήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή χωριστές τεχνικές μονάδες που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 02. Ωστόσο, συμβαλλόμενα μέρη που εξακολουθούν να κάνουν δεκτές εγκρίσεις σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 02 όπως προβλέπεται στο σημείο 31.4 πέρα από την 1η Σεπτεμβρίου 2021 δεν απορρίπτουν τη χορήγηση επέκτασης των εγκρίσεων μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2021.

31.6. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω μεταβατικών διατάξεων, τα συμβαλλόμενα μέρη για τα οποία η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού αρχίζει να ισχύει μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων δεν είναι υποχρεωμένα να δέχονται εγκρίσεις που χορηγήθηκαν σύμφωνα με κάποια από τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

.....

.....

Σχετικά με ([2]): Χορήγηση έγκρισης

Επέκταση έγκρισης

Απόρριψη έγκρισης

Ανάκληση έγκρισης

Οριστική διακοπή της παραγωγής

τύπου οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης (ΟΠΔΕ), σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών

Αριθ. έγκρισης ..... Αριθ. επέκτασης .....

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα της διάταξης .....
2. Τύπος διάταξης .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή .....
4. Επωνυμία και διεύθυνση του τυχόν αντιπροσώπου του κατασκευαστή .....
5. Χαρακτηριστικά στοιχεία της διάταξης (διαστάσεις και στοιχεία στερέωσης) .....
6. Δοκιμή που πραγματοποιήθηκε σε όχημα/σε αντιπροσωπευτικό τμήμα του πλαισίου του οχήματος ([2])
7. Θέση επί της διάταξης των σημείων επιβολής των δυνάμεων δοκιμής .....
8. Μέγιστη οριζόντια και κάθετη μετατόπιση που παρατηρείται κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή των δυνάμεων δοκιμής που αναφέρονται στο παράρτημα 5 .....
9. Περιορισμοί στην εφαρμογή

   Οχήματα στα οποία μπορεί να τοποθετηθεί η διάταξη (κατά περίπτωση) .....

   Χαρακτηριστικά του πλαισίου στο οποίο μπορεί να τοποθετηθεί η διάταξη (π.χ. ακαμψία, διαστάσεις κατατομής, …) (κατά περίπτωση) .....
10. Μέγιστη μάζα οχήματος στο οποίο μπορεί να εγκατασταθεί η διάταξη .....
11. Η διάταξη υποβλήθηκε προς έγκριση στις .....
12. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης .....
13. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία .....
14. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία .....
15. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε σε σχέση με την ΟΠΔΕ ([2])
16. Θέση του σήματος έγκρισης επί της διάταξης .....

17. Τόπος .....

18. Ημερομηνία .....

19. Υπογραφή .....

20. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον προαναφερθέντα αριθμό έγκρισης, είναι διαθέσιμα έπειτα από αίτηση:

Σχέδια, διαγράμματα και σχήματα των κατασκευαστικών μερών της δομής που θεωρούνται σημαντικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

Αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τις διατάξεις που αντιπροσωπεύουν τις δομές του οχήματος οι οποίες χρησιμοποιούνται για τη στερέωση της ΟΠΔΕ (π.χ. ροπή αδράνειας των δοκών).

Όπου ισχύει, σχέδια των προστατευτικών διατάξεων και θέση τους επί του οχήματος.

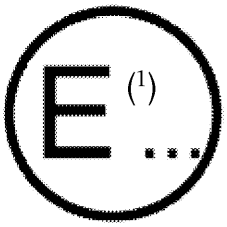
([1]) Διακριτικός αριθμός της χώρας στην οποία χορηγήθηκε/επεκτάθηκε/απορρίφθηκε/ανακλήθηκε η έγκριση (βλέπε διατάξεις έγκρισης στον παρόντα κανονισμό).

([2]) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

.....

.....

Σχετικά με (2): Χορήγηση έγκρισης

Επέκταση έγκρισης

Απόρριψη έγκρισης

Ανάκληση έγκρισης

Οριστική διακοπή της παραγωγής

τύπου οχήματος σε σχέση με την εγκατάσταση οπίσθιας προστατευτικής διάταξης έναντι ενσφήνωσης (ΟΠΔΕ) εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με το τμήμα ΙΙ του κανονισμού αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών

Αριθ. έγκρισης ..... Αριθ. επέκτασης .....

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος .....
2. Τύπος οχήματος .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή .....
4. Επωνυμία και διεύθυνση του τυχόν αντιπροσώπου του κατασκευαστή .....
5. Σύντομη περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τις διαστάσεις και τις γραμμές του .....
6. Εμπορική ονομασία ή σήμα της/των ΟΠΔΕ και αριθμός/-οί έγκρισης .....
7. Μέγιστη μάζα οχήματος .....
8. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση .....
9. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης .....
10. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία .....
11. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία .....
12. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε (2)
13. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα .....
14. Τόπος .....
15. Ημερομηνία .....
16. Υπογραφή .....
17. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον προαναφερθέντα αριθμό έγκρισης, είναι διαθέσιμα έπειτα από αίτηση:

    Σχέδια, διαγράμματα και σχήματα των κατασκευαστικών μερών της δομής που θεωρούνται σημαντικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

    Όπου ισχύει, σχέδια των προστατευτικών διατάξεων και θέση τους επί του οχήματος.

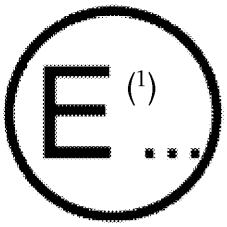
(1) Διακριτικός αριθμός της χώρας στην οποία χορηγήθηκε/επεκτάθηκε/απορρίφθηκε/ανακλήθηκε η έγκριση (βλέπε διατάξεις έγκρισης στον παρόντα κανονισμό).

(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

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



Εκδόθηκε από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

.....

.....

Σχετικά με (2): Χορήγηση έγκρισης

Επέκταση έγκρισης

Απόρριψη έγκρισης

Ανάκληση έγκρισης

Οριστική διακοπή της παραγωγής

τύπου οχήματος σε σχέση με την οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης (ΟΠΕ) σύμφωνα με την παράγραφο 2.3 στοιχείο β)/παράγραφο 2.3 στοιχείο γ)/Τμήμα III (2) του κανονισμού αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών

Αριθ. έγκρισης ..... Αριθ. επέκτασης .....

1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος .....
2. Τύπος οχήματος .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή .....
4. Επωνυμία και διεύθυνση του τυχόν αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....
5. Σύντομη περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τη δομή του, τις διαστάσεις του, τις γραμμές και τυχόν στοιχεία στερέωσης .....
6. Σύντομη περιγραφή της ΟΠΕ, όσον αφορά τις διαστάσεις και τα συστατικά υλικά της .....
7. Μέγιστη μάζα οχήματος .....
8. Τιμή της δύναμης που ασκείται στη δοκιμή .....
9. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση: .....
10. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης: .....
11. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία .....
12. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία.....
13. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε (2)
14. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα .....
15. Τόπος .....
16. Ημερομηνία .....
17. Υπογραφή .....
18. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον προαναφερθέντα αριθμό έγκρισης, είναι διαθέσιμα έπειτα από αίτηση:

    Σχέδια, διαγράμματα και σχήματα των κατασκευαστικών μερών της δομής που θεωρούνται σημαντικά για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού·

    Όπου ισχύει, σχέδια των προστατευτικών διατάξεων και θέση τους επί του οχήματος.

(1) Διακριτικός αριθμός της χώρας στην οποία χορηγήθηκε/επεκτάθηκε/απορρίφθηκε/ανακλήθηκε η έγκριση (βλέπε διατάξεις έγκρισης στον παρόντα κανονισμό).

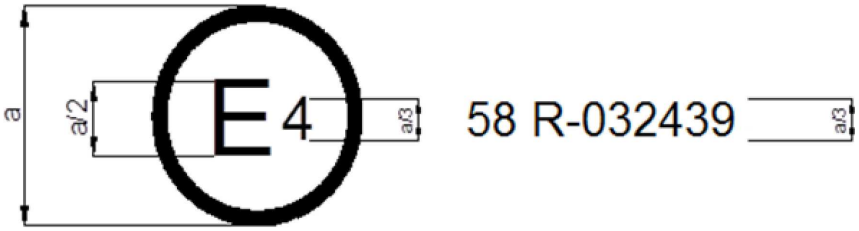
(2) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε παραγράφους 6.4, 15.4 και 24.4 του παρόντος κανονισμού)

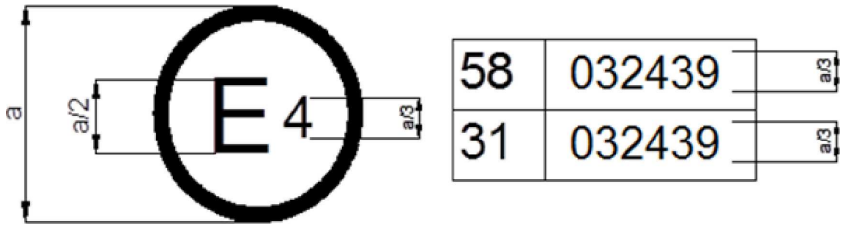


a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα ή σε ΟΠΔΕ δείχνει ότι έχει χορηγηθεί έγκριση στον εν λόγω τύπο οχήματος ή στον τύπο ΟΠΔΕ, όσον αφορά την οπίσθια προστασία έναντι ενσφήνωσης σε περίπτωση σύγκρουσης, στις Κάτω Χώρες (E 4) δυνάμει του κανονισμού αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών με αριθμό έγκρισης 032439. Τα δύο πρώτα ψηφία του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε παραγράφους 6.5, 15.5 και 24.5 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 58 και 31 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών ([1]). Οι αριθμοί έγκρισης δηλώνουν ότι, τις ημερομηνίες κατά τις οποίες χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 58 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών περιλάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 03 και ο κανονισμός αριθ. 31 εξακολουθούσε να έχει την αρχική μορφή του.

([1]) Ο τελευταίος αριθμός παρέχεται ως παράδειγμα και μόνο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

1. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΟΠΔΕ

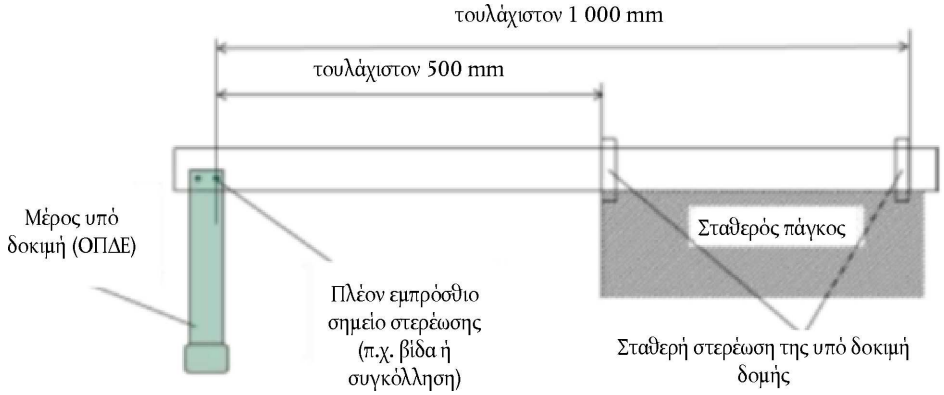
1.1. Έπειτα από αίτηση του κατασκευαστή, η δοκιμή μπορεί να διεξάγεται:

1.1.1. επί οχήματος για τον τύπο του οποίου προορίζεται η ΟΠΔΕ· στην περίπτωση αυτή πρέπει να τηρούνται οι όροι που προβλέπονται στο σημείο 2· ή

1.1.2. επί τμήματος του πλαισίου του τύπου οχήματος, για το οποίο προορίζεται η ΟΠΔΕ· το τμήμα αυτό είναι αντιπροσωπευτικό του/των εν λόγω τύπου/-ων οχήματος· ή

1.2. Στην περίπτωση του σημείου 1.1.2, τα μέρη που χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση της ΟΠΔΕ με τμήμα του πλαισίου του οχήματος είναι ισοδύναμα με αυτά που χρησιμοποιούνται για τη στερέωση της ΟΠΔΕ κατά την τοποθέτησή της στο όχημα. Το τμήμα του πλαισίου στερεώνεται σε πάγκο δοκιμών όπως φαίνεται στο σχήμα, που απεικονίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται. Οι δομές που χρησιμοποιούνται ως πλευρικά στοιχεία σκελετού είναι αντιπροσωπευτικές του πλαισίου των οχημάτων, για τα οποία προορίζεται το σύστημα προστασίας έναντι ενσφήνωσης.

Η απόσταση του πλέον εμπρόσθιου σημείου στερέωσης της ΟΠΔΕ από τον σταθερό πάγκο δοκιμών δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 500 mm. Αν χρησιμοποιείται διαγώνιος σύνδεσμος για την υποστήριξη της ΟΠΔΕ, αυτή η απόσταση υπολογίζεται από το πλέον εμπρόσθιο σημείο στερέωσης του συνδέσμου έως τις δομές πλευρικών στοιχείων σκελετού και τον σταθερό πάγκο δοκιμών.



1.3. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή και με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας, η διαδικασία δοκιμής που περιγράφεται στο σημείο 3 μπορεί να προσομοιωθεί μέσω υπολογισμού.

Το μαθηματικό μοντέλο επικυρώνεται με βάση τις πραγματικές συνθήκες δοκιμής. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να διενεργείται πραγματική δοκιμή για τη σύγκριση των αποτελεσμάτων που ελήφθησαν βάσει του μαθηματικού μοντέλου με τα αποτελέσματα πραγματικής δοκιμής. Η συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων των δοκιμών τεκμηριώνεται. Ο κατασκευαστής ή η τεχνική υπηρεσία καταρτίζει έκθεση επικύρωσης και την υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου.

Οποιαδήποτε αλλαγή στο μαθηματικό μοντέλο ή στο λογισμικό που είναι πιθανό να ακυρώσει την έκθεση επικύρωσης γνωστοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου, η οποία μπορεί να ζητήσει τη διεξαγωγή νέας διαδικασίας επικύρωσης.

1.4. Στην περίπτωση της ΟΠΔΕ στην οποία το εγκάρσιο μέλος δεν έχει κατακόρυφη επίπεδη επιφάνεια ύψους τουλάχιστον 50 % του ελάχιστου ύψους διατομής του εγκάρσιου μέλους σύμφωνα με την παράγραφο 7.1 ή παράγραφο 25.5 του παρόντος κανονισμού στο ύψος των σημείων εφαρμογής των δυνάμεων δοκιμής σύμφωνα με την παράγραφο 16.1 ή 25.1, ο κατασκευαστής εφοδιάζει την τεχνική υπηρεσία με διάταξη που δίνει τη δυνατότητα εφαρμογής οριζόντιων φορτίων δοκιμής στο εγκάρσιο μέλος με τον εξοπλισμό δοκιμής που χρησιμοποιεί η τεχνική υπηρεσία. Η διάταξη δεν πρέπει να τροποποιεί τα χαρακτηριστικά των διαστάσεων και τα μηχανολογικά χαρακτηριστικά της ΟΠΔΕ ή να αυξάνει την αντίστασή της κατά τη δοκιμή. Η διάταξη δεν πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένη στην ΟΠΔΕ ούτε στον εξοπλισμό δοκιμής.

2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

2.1. Το όχημα βρίσκεται σε στάση επί οριζόντιας, επίπεδης, σταθερής και λείας επιφάνειας.

2.2. Οι πρόσθιοι τροχοί βρίσκονται σε θέση πορείας προς τα εμπρός.

2.3. Τα ελαστικά επίσωτρα πρέπει να έχουν πληρωθεί με αέρα ώστε η πίεσή τους να είναι η συνιστώμενη από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.4. Το όχημα μπορεί να συγκρατείται με οποιαδήποτε μέθοδο, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την επίτευξη των δυνάμεων δοκιμής που απαιτούνται στο σημείο 3.1. παρακάτω· η μέθοδος αυτή πρέπει να καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.5. Οχήματα εξοπλισμένα με υδροπνευματική, υδραυλική ή πνευματική ανάρτηση ή διάταξη αυτόματης επαναφοράς αναλόγως του φορτίου δοκιμάζονται με την ανάρτηση ή τη διάταξη στην κανονική κατάσταση λειτουργίας τους που καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 7.3 και 25.7 του παρόντος κανονισμού επαληθεύονται μέσω κατάλληλων αξόνων δοκιμών· οι δυνάμεις για δοκιμές που προβλέπονται στις παραγράφους 3.1.1 και 3.1.2 παρακάτω εφαρμόζονται ξεχωριστά και διαδοχικά, μέσω επιφάνειας μέγιστου ύψους 250 mm (που καλύπτει όμως το μέγιστο ύψος διατομής του εγκάρσιου μέλους ή της ΟΠΕ, το ακριβές ύψος καθορίζεται από τον κατασκευαστή) και πλάτους 200 mm, με ακτίνα καμπυλότητας 5 ± 1 mm στα κατακόρυφα άκρα. Η ΟΠΕ προσφέρει επαρκή αντίσταση σε δυνάμεις που εφαρμόζονται παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οχήματος. Η επιφάνεια δεν πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένη στην ΟΠΔΕ ή στην ΟΠΕ και να χωρίζεται σε αρθρωτά τμήματα προς όλες τις κατευθύνσεις. Το ύψος από το έδαφος του κέντρου της επιφάνειας καθορίζεται από τον κατασκευαστή εντός των γραμμών που ορίζουν τη διάταξη οριζοντίως. Όταν όμως η δοκιμή πραγματοποιείται σε όχημα, το ύψος δεν πρέπει να υπερβαίνει το ύψος που προβλέπεται στις παραγράφους 16.1 και 16.2 ή που προβλέπεται στις παραγράφους 25.1. και 25.2 του παρόντος κανονισμού με το όχημα άνευ φορτίου. Η σειρά εφαρμογής των δυνάμεων μπορεί να καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

Η διάταξη που χρησιμοποιείται για την κατανομή της δύναμης δοκιμής στη δηλωθείσα επίπεδη επιφάνεια συνδέεται στον ενεργοποιητή δύναμης μέσω στρεπτού συνδέσμου. Ο ενεργοποιητής δύναμης, είτε ασκεί έλξη είτε ώθηση, διατάσσεται με τρόπο ώστε να μην προστίθεται τυχόν ακαμψία ή σταθερότητα στη δομή του συστήματος προστασίας έναντι ενσφήνωσης, ήτοι ούτε αυξάνει την οριακή δύναμη αστάθειας ούτε μειώνει τη μέγιστη μετατόπιση του συστήματος προστασίας έναντι ενσφήνωσης.

3.1.1. Οριζόντια δύναμη 180 kN ή ίση προς το 85 % της δύναμης που δημιουργείται από τη μέγιστη μάζα του οχήματος, όποια είναι μικρότερη, εφαρμόζεται διαδοχικά σε δύο σημεία που βρίσκονται συμμετρικά σε σχέση με την κεντρική γραμμή της διάταξης ή του οχήματος, ανάλογα με την περίπτωση, σε ελάχιστη απόσταση μεταξύ τους 700 mm και σε μέγιστη απόσταση 1 m. Η ακριβής θέση των σημείων εφαρμογής καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

Κατά παρέκκλιση της ανωτέρω διάταξης για μη διαχωριζόμενα οχήματα με θάλαμο της κατηγορίας N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, οι οριζόντιες δυνάμεις ενδέχεται να μειωθούν σε 100 kN ή 50 %.

3.1.2. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1.1.1 και 1.1.2 του παρόντος παραρτήματος, οριζόντια δύναμη 100 kN ή ίση προς το 50 % της δύναμης που δημιουργείται από τη μέγιστη μάζα του οχήματος, όποια είναι μικρότερη, εφαρμόζεται διαδοχικά σε δύο σημεία που βρίσκονται 300 ± 25 mm από τα διαμήκη επίπεδα που εφάπτονται των εξωτερικών άκρων των τροχών στον οπίσθιο άξονα ή της ΟΠΔΕ, εάν υπερβαίνει το πλάτος του οπίσθιου άξονα, και σε τρίτο σημείο που βρίσκεται επί της γραμμής που συνδέει τα εν λόγω δύο σημεία στο μέσο κατακόρυφο επίπεδο του οχήματος.

Κατά παρέκκλιση της ανωτέρω διάταξης για μη διαχωριζόμενα οχήματα με θάλαμο της κατηγορίας N_2 με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 8 τόνους, οι οριζόντιες δυνάμεις ενδέχεται να μειωθούν σε 50 kN ή 25 %.

3.1.3. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, τα επίπεδα δύναμης μπορούν να μειωθούν σε 80 % της απαίτησης που προβλέπεται στις παραγράφους 3.1.1 έως 3.1.2 για τα οχήματα που απαριθμούνται στο παράρτημα 6.

3.2. Εναλλακτικά σημεία εφαρμογής της δύναμης

Εάν κάποιο από τα σημεία που ορίζονται στο σημείο 3.1 βρίσκεται εντός της περιοχής διακοπής της διάταξης οπίσθιας προφύλαξης έναντι ενσφήνωσης, όπως αναφέρεται στο σημείο 7.4 ή 25.8 του παρόντος κανονισμού, οι δυνάμεις δοκιμής εφαρμόζονται στα εναλλακτικά σημεία που βρίσκονται:

3.2.1. όσον αφορά την απαίτηση του σημείου 3.1.1, στην οριζόντια κεντρική γραμμή και σε απόσταση έως 50 mm από κάθε κατακόρυφο άκρο που βρίσκεται όσο το δυνατό πλησιέστερα στα προβλεπόμενα σημεία εφαρμογής της δύναμης, όπως ορίζεται στην εν λόγω παράγραφο, και

3.2.2. όσον αφορά την απαίτηση του σημείου 3.1.2, στην τομή της οριζόντιας και κατακόρυφης κεντρικής γραμμής κάθε στοιχείου όσο το δυνατό μακρύτερα από την κατακόρυφη κεντρική γραμμή της διάταξης ή του οχήματος, κατά περίπτωση. Τα σημεία αυτά δεν πρέπει να απέχουν περισσότερο από 325 mm από τα διαμήκη επίπεδα που εφάπτονται με τα εξωτερικά άκρα των τροχών του οπίσθιου άξονα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

ΕΙΔΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

1. Ειδικοί τύποι οχημάτων

1.1. Οχήματα με ανατρεπόμενα πήγματα·

1.2. Οχήματα στα οποία έχει τοποθετηθεί ανυψούμενη πλατφόρμα στο οπίσθιο τμήμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Κατηγορία ή τύπος οχήματος	Γεωμετρία που αναφέρεται στο σημείο			Δύναμη δοκιμής που αναφέρεται στην/στις παράγραφο/-ους
	Ύψος διατομής	Απόσταση από το έδαφος πριν τη δοκιμή	Οριζόντια απόσταση μεταξύ του οπίσθιου τμήματος της ΟΠΔΕ και του οπίσθιου τμήματος του οχήματος	
M, N_1, N_2 με MaxM (*) < 8 t, O_1, O_2, G	2.3/2.4/7.1/25.5	2.3/2.4/16.2/25.2	2.3/2.4/16.4/25.3	2.3/2.4/A5/3.1.1 έως 3.1.2
N_2 με MaxM (*) > 8 t, N_3	7.1 ή 25.5	16.1 ή 25.1	16.4 ή 25.3	A5/3.1.1 έως 3.1.2
O_3, O_4	7.1 ή 25.5	16.1./16.2. ή 25.1./25.2.	16.4 ή 25.3	A5/3.1.1 έως 3.1.2
Ειδικά οχήματα (βλέπε παράρτημα 6)	7.1 ή 25.5	16.1/16.2 ή 25.1/25.2	16.4 ή 25.3	A5/3.1.3

(*) MaxM: μέγιστη μάζα.

Σημείωση: Μια αναφορά όπως το A5/3.1.1 στον πίνακα υποδεικνύει το παράρτημα (παράρτημα 5) και την παράγραφο (3.1.1) αυτού του παραρτήματος, όπου περιγράφεται και προσδιορίζεται το αντίστοιχο όχημα ή απαίτηση. Μια αναφορά όπως 2.3 στον πίνακα υποδεικνύει την παράγραφο (2.3) του παρόντος κανονισμού, στην οποία προσδιορίζεται η αντίστοιχη απαίτηση.