Κανονισμός αριθ. 73 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση φορτηγών οχημάτων, ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων όσον αφορά την πλευρική προστασία τους (*)

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός ισχύει για την πλευρική προστασία πλήρων οχημάτων των κατηγοριών N_2, N_3, O_3 και O_4 ([1]). Δεν ισχύει για:

— Ελκυστήρες για ημιρυμουλκούμενα

— Ελκυστήρες ειδικά σχεδιασμένους και κατασκευασμένους για τη μεταφορά αδιαίρετων φορτίων πολύ μεγάλου μήκους, όπως ξυλείας, χαλύβδινων ράβδων, κ.λπ.·

— Οχήματα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα για ειδικούς σκοπούς στα οποία δεν είναι δυνατό, για πρακτικούς λόγους, να τοποθετηθεί τέτοιου είδους πλευρική προστασία.

2. ΣΚΟΠΟΣ

Τα οχήματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό πρέπει να είναι κατασκευασμένα ή/και εξοπλισμένα έτσι ώστε να προσφέρουν αποτελεσματική προστασία στους απροστάτευτους χρήστες των οδών αποτελούν κίνδυνο να πέσουν κάτω από τα πλευρά του οχήματος και να παγιδευτούν κάτω από τους τροχούς ([2]).

3. ΟΡΙΣΜΟΙ

3.1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

3.1.1. ως «έγκριση οχήματος» νοείται η έγκριση ενός τύπου πλήρους οχήματος όσον αφορά την πλευρική προστασία του·

3.1.2. ως «τύπος οχήματος» νοείται μια κατηγορία οχημάτων που δεν διαφέρουν ουσιωδώς σε σημεία όπως το πλάτος του οπίσθιου άξονα, το συνολικό πλάτος, οι διαστάσεις, το σχήμα και τα υλικά της πλήρους πλευράς του οχήματος (συμπεριλαμβανομένου του θαλάμου του οδηγού αν είναι τοποθετημένος), και τα χαρακτηριστικά της ανάρτησης εφόσον αφορούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 7 του παρόντος κανονισμού·

3.1.3. ως «μέγιστη μάζα» νοείται 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)·

3.1.4. ως «μάζα κενού οχήματος» νοείται το βάρος του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, χωρίς επιβάτες και φορτίο, αλλά με πλήρη δεξαμενή καυσίμου, ψυκτικό υγρό, λιπαντικά, εργαλεία και εφεδρικό τροχό, εφόσον παρέχονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως συνήθης εξοπλισμός·

3.1.5. ως «απροστάτευτοι χρήστες των οδών» νοούνται οι πεζοί, οι ποδηλάτες ή οι μοτοσικλετιστές που χρησιμοποιούν τις οδούς με τέτοιο τρόπο ώστε να υπάρχει το ενδεχόμενο να πέσουν κάτω από τις πλευρές του οχήματος και να παγιδευτούν κάτω από τους τροχούς.

4. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

4.1. Η αίτηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την πλευρική προστασία του υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από δεόντως διαπιστευμένο αντιπρόσωπό του.

(*) Δημοσίευση, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 1997 (ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78).

([1]) Βλ. παράρτημα 3: Ταξινόμηση των οχημάτων.

([2]) Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει οποιαδήποτε χώρα να επιβάλει πρόσθετες απαιτήσεων για τα τμήματα του οχήματος που βρίσκονται εμπρός από τους πρόσθιους τροχούς και πίσω από τους οπίσθιους τροχούς.

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

4.2.1. 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·

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

4.2.3. αναλυτική περιγραφή της ειδικής διάταξης πλευρικής προστασίας: διαστάσεις, γραμμές, υλικά από τα οποία κατασκευάζεται και θέση στο όχημα·

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

4.3.1. Ένα όχημα που δεν περιλαμβάνει όλα τα κατασκευαστικά μέρη που ανήκουν στον τύπο μπορεί να γίνει αποδεκτό για την έγκριση με την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδειχθεί ότι η απουσία των κατασκευαστικών μερών που λείπουν δεν έχει αρνητικές συνέπειες για τα αποτελέσματα της έγκρισης όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·

4.3.2. Ο αιτών την έγκριση είναι υπεύθυνος να αποδείξει ότι η αποδοχή των παραλλαγών που αναφέρονται στην παράγραφο 4.3.1 παραπάνω είναι συμβατή με τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·

4.3.3. Η αρμόδια αρχή επιβεβαιώνει, πριν από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, την ύπαρξη κατάλληλων μέτρων τα οποία εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης της παραγωγής.

5. ΕΓΚΡΙΣΗ

5.1. Εάν το όχημα που έχει υποβληθεί για έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις των παραγράφων 6 και 7 παρακάτω, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος.

5.2. Σε κάθε εγκεκριμένο τύπο θα χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία του (προς το παρόν 00 για τον κανονισμό στην αρχική του μορφή) δηλούν τη σειρά τροποποιήσεων που περιλαμβάνει τις πλέον πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν στον κανονισμό κατά το χρόνο έκδοσης της έγκρισης. Το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος δεν δύναται να εκχωρήσει τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο οχήματος.

5.3. Η ανακοίνωση της έγκρισης, της επέκτασης ή της ανάκλησης της έγκρισης ενός τύπου οχήματος δυνάμει του παρόντος κανονισμού γνωστοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης, που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω ενός εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το πρότυπο του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

5.4. Σε κάθε όχημα σύμφωνο με τύπο οχήματος εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού, τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

5.4.1. κύκλο που περιβάλλει το χαρακτήρα «E», ακολουθούμενο από το χαρακτηριστικό αριθμό της χώρας η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση ([1]).

5.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», μια παύλα και τον αριθμό εγκρίσεως στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στην παράγραφο 5.4.1.

([1]) 1 για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, 2 για τη Γαλλία, 3 για την Ιταλία, 4 για τις Κάτω Χώρες, 5 για τη Σουηδία, 6 για το Βέλγιο, 7 για την Ουγγαρία, 8 για την Τσεχοσλοβακία, 9 για την Ισπανία, 10 για τη Γιουγκοσλαβία, 11 για το Ηνωμένο Βασίλειο, 12 για την Αυστρία, 13 για το Λουξεμβούργο, 14 για την Ελβετία, 15 για τη Γερμανική ΛΔ, 16 για τη Νορβηγία, 17 για τη Φινλανδία, 18 για τη Δανία, 19 για τη Ρουμανία, 20 για την Πολωνία, 21 για την Πορτογαλία και 22 για Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών. Οι επόμενοι αριθμοί θα χορηγηθούν σε άλλες χώρες σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά που θα ακυρώσουν ή θα προσχωρήσουν στη συμφωνία σχετικά με την υιοθέτηση ενιαίων όρων για την έγκριση και την αμοιβαία αναγνώριση της έγκρισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών μερών των μηχανοκίνητων οχημάτων, και οι αριθμοί που θα χορηγηθούν κατ' αυτό τον τρόπο θα κοινοποιηθούν από το Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.

5.5. Αν ένας τύπος είναι σύμφωνος με έναν εγκεκριμένο τύπο, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναληφθεί το σύμβολο που ορίζεται στην παράγραφο 5.4.1· σε μια τέτοια περίπτωση, ο κανονισμός βάσει του οποίου έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, τοποθετείται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στην παράγραφο 5.4.1.

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

5.7. Το σήμα έγκρισης θα τίθεται πλησίον ή πάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

5.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διατάξεων σημάτων έγκρισης.

6. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

6.1. *Γενικά*

6.1.1. Τα οχήματα των κατηγοριών N_2, N_3, O_3 και O_4 πρέπει να είναι κατασκευασμένα και εξοπλισμένα με τρόπο ώστε να προσφέρουν, σε όλο το μήκος τους, αποτελεσματική προστασία για τους απροστάτευτους χρήστες των οδών από τον κίνδυνο να πέσουν κάτω από τις πλευρές του οχήματος και να παγιδευτούν κάτω από τους τροχούς. Αυτή η απαίτηση θα θεωρείται ότι πληροίται:

6.1.1.1. αν το όχημα είναι εξοπλισμένο με ειδική πλευρική προστατευτική διάταξη (πλευρικοί προφυλακτήρες) σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 7· ή

6.1.1.2. αν το όχημα είναι σχεδιασμένο ή/και κατασκευασμένο στα πλευρικά μέρη του με τρόπο ώστε, λόγω του σχήματος και των χαρακτηριστικών τους, τα κατασκευαστικά μέρη του μπορούν να ενσωματωθούν ή/και να θεωρηθούν ότι αντικαθιστούν την πλευρική προστατευτική διάταξη. Τα κατασκευαστικά μέρη των οποίων η συνδυασμένη λειτουργία πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 7 παρακάτω θεωρούνται ότι αποτελούν πλευρική προστατευτική διάταξη.

6.2. *Τοποθέτηση του οχήματος κατά τη διάρκεια των ελέγχων*

Κατά τους ελέγχους για συμμόρφωση με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 7 παρακάτω, η θέση του οχήματος πρέπει να είναι η εξής:

— Το όχημα πρέπει να είναι τοποθετημένο σε μια οριζόντια και επίπεδη επιφάνεια·

— Οι κατευθυντήριοι τροχοί πρέπει να είναι στραμμένοι κατευθείαν προς τα εμπρός·

— Το όχημα πρέπει να είναι κενό·

— Τα ημιρυμουλκούμενα πρέπει να είναι τοποθετημένα στα υποστηρίγματά τους με ουσιαστικά οριζόντιο τρόπο.

7. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΛΕΥΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

7.1. Η πλευρική προστατευτική διάταξη δεν πρέπει να αυξάνει το συνολικό πλάτος του οχήματος και το κύριο μέρος της εξωτερικής επιφάνειάς της δεν πρέπει να βρίσκεται περισσότερο από 120 mm εσωτερικά από το εξωτερικό επίπεδο (μέγιστο πλάτος) του οχήματος. Το πρόσθιο άκρο της μπορεί να είναι στραμμένο προς τα μέσα σε μερικά οχήματα σύμφωνα με τις παραγράφους 7.4.3 και 7.4.4. Το οπίσθιο άκρο της δεν πρέπει να βρίσκεται περισσότερο από 30 mm εσωτερικά από το εξωτερικό άκρο των οπίσθιων τροχών (εξαιρουμένης τυχόν διόγκωσης των ελαστικών κοντά στο έδαφος) κατά μήκος τουλάχιστον των τελευταίων 250 mm προς τα πίσω.

7.2. Η εξωτερική επιφάνεια της διάταξης πρέπει να είναι ομαλή, και όσο το δυνατόν συνεχής από εμπρός προς τα πίσω· εντούτοις, τα γειτονικά μέρη μπορούν να αλληλοεπικαλύπτονται με την προϋπόθεση ότι η καλύπτουσα άκρη έχει κατεύθυνση προς τα πίσω ή προς τα κάτω, ή μπορεί να αφήνεται κενό όχι μεγαλύτερο από 25 mm κατά μήκος, με την προϋπόθεση ότι το οπίσθιο μέρος δεν προεξέχει από το εμπρόσθιο· οι θολωτές κεφαλές ήλων ή κοχλιών μπορούν να προεξέχουν από την επιφάνεια αυτή σε απόσταση που δεν θα υπερβαίνει τα 10 mm και άλλα μέρη μπορούν να προεξέχουν στην ίδια απόσταση με την προϋπόθεση ότι είναι ομαλά και στρογγυλευμένα επίσης· όλες οι εξωτερικές ακμές και γωνίες πρέπει να είναι στρογγυλευμένες με ακτίνα όχι περισσότερο από 2,5 mm.

7.3. Η διάταξη μπορεί να αποτελείται από μια συνεχή επίπεδη επιφάνεια, ή από μια ή περισσότερες οριζόντιες ράγες, ή από ένα συνδυασμό από επιφάνειες και ράγες· όταν χρησιμοποιούνται ράγες, η απόσταση μεταξύ τους δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 300 mm και οι ράγες πρέπει να έχουν ύψος:

— 50 mm στην περίπτωση των N_2 και O_3

— 100 mm και να είναι ουσιαστικά επίπεδες στην περίπτωση των N_3 και O_4

οι συνδυασμοί από επιφάνειες και ράγες πρέπει να αποτελούν έναν πρακτικά επίπεδο προφυλακτήρα που θα υπόκειται, εντούτοις, στις διατάξεις της παραγράφου 7.2·

7.4. Η εμπρόσθια ακμή του πλευρικού προφυλακτήρα πρέπει να είναι κατασκευασμένη ως εξής:

7.4.1. Η θέση της πρέπει να είναι:

7.4.1.1. σε ένα μηχανοκίνητο όχημα: όχι περισσότερα από 300 mm πίσω από το κατακόρυφο επίπεδο που είναι κάθετο στο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και εφάπτεται στην εξωτερική επιφάνεια του ελαστικού του τροχού που βρίσκεται αμέσως εμπρός από τον προφυλακτήρα·

7.4.1.2. σε ρυμουλκούμενο με ράβδο ρυμούλκησης: όχι περισσότερα από 500 mm προς τα πίσω από το επίπεδο που ορίζεται στην παράγραφο 7.4.1.1·

7.4.1.3. σε ημιρυμουλκούμενο: όχι περισσότερο από 250 mm προς τα πίσω του εγκάρσιου μεσαίου επιπέδου των σκελών στήριξης, εάν είναι τοποθετημένα σκέλη στήριξης, αλλά οπωσδήποτε η απόσταση από την πρόσθια ακμή έως το εγκάρσιο επίπεδο που διέρχεται από το κέντρο του πείρου ζεύξης στην πλέον οπίσθια θέση δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 2,7 m.

7.4.2. Όταν η πρόσθια άκρη βρίσκεται σε χώρο ανοικτό από άλλες απόψεις, η ακμή πρέπει να αποτελείται από ένα συνεχές κατακόρυφο μέλος που θα υπερβαίνει το συνολικό ύψος του προφυλακτήρα· η εξωτερική και πρόσθια όψη αυτού του μέλους πρέπει να έχουν διάσταση τουλάχιστον 50 mm προς τα πίσω και πρέπει να είναι στραμμένες 100 mm προς τα μέσα στην περίπτωση των N_2 και O_3 και να έχουν διάσταση τουλάχιστον 100 mm προς τα πίσω και να είναι στραμμένες τουλάχιστον 100 mm προς τα μέσα στην περίπτωση των N_3 και O_4·

7.4.3. Σε ένα μηχανοκίνητο όχημα στο οποίο η διάσταση των 300 mm που αναφέρεται στην παράγραφο 7.4.1.1 πέφτει στο εσωτερικό του θαλάμου του οδηγού, ο προφυλακτήρας πρέπει να είναι κατασκευασμένος έτσι ώστε το κενό μεταξύ της πρόσθιας ακμής του και των τοιχωμάτων του θαλάμου να μην υπερβαίνει τα 100 mm και, εάν είναι απαραίτητο, πρέπει να είναι στραμμένος προς τα μέσα με γωνία που δεν θα υπερβαίνει τις 45 μοίρες. Σε αυτήν την περίπτωση, δεν ισχύουν οι διατάξεις της παραγράφου 7.4.2·

7.4.4. Σε ένα μηχανοκίνητο όχημα στο οποίο η διάσταση των 300 mm που αναφέρεται στην παράγραφο 7.4.1.1 καταλήγει πίσω από το θάλαμο του οδηγού και ο πλευρικός προφυλακτήρας επιμηκύνεται προς τα εμπρός σε απόσταση μικρότερη από 100 mm από το θαλαμίσκο, ως επιλογή του κατασκευαστή, πρέπει να πληρούνται οι διατάξεις της παραγράφου 7.4.3·

7.5. Η οπίσθια ακμή του πλευρικού προφυλακτήρα δεν πρέπει να βρίσκεται περισσότερο από 300 mm εμπρός από το κατακόρυφο επίπεδο που είναι κάθετο στο διάμηκες επίπεδο του οχήματος και εφάπτεται στην εξωτερική επιφάνεια του ελαστικού του τροχού που βρίσκεται ακριβώς προς τα πίσω· στην πίσω ακμή δεν είναι απαραίτητο ένα συνεχές κατακόρυφο μέλος·

7.6. Η κάτω ακμή του πλευρικού προφυλακτήρα δεν πρέπει σε κανένα σημείο να βρίσκεται περισσότερα από 550 mm πάνω από το έδαφος·

7.7. Η άνω ακμή του προφυλακτήρα δεν πρέπει να βρίσκεται περισσότερα από 350 mm κάτω από το τμήμα της δομής του οχήματος, το οποίο τέμνεται, ή στο οποίο εφάπτεται, ένα κατακόρυφο επίπεδο εφαπτόμενο της εξωτερικής επιφάνειας των ελαστικών, εξαιρουμένης τυχόν διόγκωσης κοντά στο έδαφος, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

7.7.1. Όταν το επίπεδο που αναφέρεται στην παράγραφο 7.7 δεν τέμνει τη δομή του οχήματος, η άνω ακμή θα πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο με την επιφάνεια της πλατφόρμας μεταφοράς φορτίου, ή 950 mm από το έδαφος, ανάλογα με το ποιο είναι το μικρότερο·

7.7.2. Όταν το επίπεδο που αναφέρεται στην παράγραφο 7.7 τέμνει τη δομή του οχήματος σε επίπεδο υψηλότερο από 1,3 m πάνω από το έδαφος, η άνω ακμή του πλευρικού προφυλακτήρα δεν πρέπει να βρίσκεται τουλάχιστον 950 mm πάνω από το έδαφος·

7.7.3. Σε οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευασθεί ειδικά και όχι απλώς προσαρμοσθεί, για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου ή αφαιρούμενου αμαξώματος, η άνω ακμή του προφυλακτήρα μπορεί να προσδιορίζεται σύμφωνα με τις παραγράφους 7.7.1 και 7.7.2 παραπάνω, ενώ το εμπορευματοκιβώτιο ή το αφαιρούμενο αμάξωμα θα θεωρείται μέρος του οχήματος·

7.8. Οι πλευρικοί προφυλακτήρες πρέπει να είναι ουσιαστικά άκαμπτοι, να είναι στερεωμένοι σταθερά (δεν πρέπει να είναι δυνατή η χαλάρωσή τους λόγω κραδασμών κατά την κανονική χρήση του οχήματος) και, εξαιρουμένων των μερών που παρατίθενται που στην παράγραφο 7.9, να είναι κατασκευασμένοι από μέταλλο ή άλλο κατάλληλο υλικό. Ο πλευρικός προφυλακτήρας θα θεωρείται κατάλληλος εάν είναι ικανός να αντέξει οριζόντια στατική δύναμη 1 kN εφαρμοζόμενη κάθετα σε οποιοδήποτε μέρος της εξωτερικής επιφάνειάς τους από το κέντρο ενός κριού η όψη του οποίου είναι κυκλική και επίπεδη, με διάμετρο 220 mm ± 10 mm, και εφόσον στην περίπτωση αυτή η κάμψη του προφυλακτήρα δεν είναι μεγαλύτερη από:

— 30 mm στα τελευταία 250 mm του προφυλακτήρα, και

— 150 mm στο υπόλοιπο του προφυλακτήρα·

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αυτές μπορεί να επαληθευθεί με υπολογισμούς·

7.9. Κατασκευαστικά μέρη προσαρμοσμένα μόνιμα στο όχημα, π.χ. εφεδρικοί τροχοί, περίβλημα συσσωρευτή, φιάλες πεπιεσμένου αέρα, δεξαμενές καυσίμου, φανοί, ανακλαστικά και εργαλειοθήκες μπορούν να ενσωματώνονται στον πλευρικό προφυλακτήρα, με την προϋπόθεση ότι πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού που αφορούν τις διαστάσεις. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 7.2 ισχύσουν γενικά όσον αφορά τα κενά μεταξύ των προστατευτικών διατάξεων και των μόνιμα προσαρμοσμένων κατασκευαστικών μερών.

7.10. Ο προφυλακτήρας δεν μπορεί να χρησιμοποιείται για την προσαρμογή σωληνώσεων του συστήματος πέδησης, σωλήνων αέρα ή υδραυλικών σωλήνων.

8. ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ

8.1. Κατά παρέκκλιση από τις ανωτέρω διατάξεις, τα οχήματα των εξής τύπων πρέπει να συμμορφώνονται μόνο όπως αναφέρεται σε κάθε περίπτωση:

8.1.1. Ένα εκτεινόμενο ρυμουλκούμενο πρέπει να συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις της παραγράφου 7 όταν έχει συμπτυχθεί στο ελάχιστο μήκος του· εντούτοις, όταν το ρυμουλκούμενο είναι εκτεταμένο οι πλευρικοί προφυλακτήρες πρέπει να συμμορφώνονται με τις παραγράφους 7.6, 7.7, και 7.8, και είτε με την 7.4 είτε με την 7.5, αλλά όχι υποχρεωτικά με τις δύο· η επέκταση του ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να δημιουργεί κενά στο μήκος των πλευρικών προφυλακτήρων·

8.1.2. Ένα βυτιοφόρο όχημα, δηλαδή ένα όχημα σχεδιασμένο αποκλειστικά για τη μεταφορά μιας ρευστής ουσίας σε μια κλειστή δεξαμενή τοποθετημένη μόνιμα στο όχημα και το οποίο είναι εφοδιασμένο με συνδέσεις σωλήνων για φόρτωση ή εκφόρτωση, πρέπει να φέρει πλευρικούς προφυλακτήρες που θα συμμορφώνονται, εφόσον αυτό είναι δυνατό στην πράξη, με όλες τις απαιτήσεις της παραγράφου 7· η αυστηρή συμμόρφωση δύναται να μην επιβάλλεται μόνον όταν αυτό καθίσταται απαραίτητο λόγω των λειτουργικών απαιτήσεων·

8.1.3. Σε ένα όχημα εφοδιασμένο με εκτεινόμενα σκέλη για την παροχή πρόσθετης σταθερότητας κατά τη φόρτωση, την εκφόρτωση ή άλλες λειτουργίες για τις οποίες είναι σχεδιασμένο το όχημα, ο πλευρικός προφυλακτήρας μπορεί να διαμορφωθεί με πρόσθετα κενά όπου αυτό είναι απαραίτητοι για να επιτρέπεται η έκταση των σκελών.

8.1.4. Σε ένα όχημα εφοδιασμένο με σημεία αγκύρωσης για μεταφορά με οχηματαγωγό πλοίο (RO/RO), θα επιτρέπονται κενά στον πλευρικό προφυλακτήρα για να είναι δυνατή η διέλευση και η τάση των σχοινιών στερέωσης·

8.2. Αν τα πλευρά του οχήματος είναι σχεδιασμένα ή/και εξοπλισμένα έτσι ώστε, με το σχήμα τους και τα χαρακτηριστικά τους, τα κατασκευαστικά μέρη από κοινού πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 7, μπορεί να θεωρηθεί ότι αντικαθιστούν τους πλευρικούς προφυλακτήρες.

9. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

9.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος πρέπει να κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που χορήγησε την έγκριση τύπου. Η υπηρεσία μπορεί τότε είτε:

9.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις δεν είναι πιθανόν να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι οπωσδήποτε το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις, είτε

9.1.2. να απαιτήσει μια επιπλέον έκθεση δοκιμής από την τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών.

9.2. 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 στην παράγραφο 5.3 ανωτέρω.

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

10. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

10.1. Τα οχήματα που εγκρίνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο ο οποίος ικανοποιεί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6 παραπάνω.

10.2. Για τη διαπίστωση της τήρησης των απαιτήσεων της παραγράφου 7 πρέπει να διεξάγονται κατάλληλοι έλεγχοι της παραγωγής. Σε αυτήν την περίπτωση, ως κατάλληλοι έλεγχοι νοούνται οι έλεγχοι των διαστάσεων του προϊόντος καθώς και της ύπαρξης διαδικασιών για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ποιότητας των προϊόντων.

10.3. Ο κάτοχος της έγκρισης τύπου πρέπει ειδικότερα:

10.3.1. Να έχει πρόσβαση στον εξοπλισμό ελέγχου που είναι απαραίτητος για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς κάθε εγκεκριμένο τύπο·

10.3.2. Να διασφαλίσει ότι καταγράφονται τα δεδομένα των αποτελεσμάτων των δοκιμών και ότι τα σχετικά έγγραφα θα παραμένουν διαθέσιμα για χρονικό διάστημα που θα καθορίζεται από τη διοικητική υπηρεσία·

10.3.3. Να αναλύει τα αποτελέσματα κάθε είδους δοκιμών προκειμένου να επαληθεύσει και να διασφαλίσει τη σταθερότητα των χαρακτηριστικών του προϊόντος, λαμβάνοντας υπόψη τις αποκλίσεις της βιομηχανικής παραγωγής·

10.4. Η αρμόδια αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου μπορεί ανά πάσα στιγμή να επαληθεύσει τις μεθόδους ελέγχου της συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε μονάδα παραγωγής.

10.5. Η κανονική συχνότητα επιθεωρήσεων που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή θα είναι μία κάθε δύο έτη. Σε περίπτωση που καταγραφούν αρνητικά αποτελέσματα, η αρμόδια αρχή πρέπει να διασφαλίζει την λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

11. ΠΟΙΝΕΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

11.1. Μια έγκριση που χορηγήθηκε για έναν τύπο οχήματος δυνάμει του παρόντος κανονισμού δύναται να ανακληθεί εφόσον δεν υπάρχει συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 ανωτέρω.

11.2. Αν κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό, ανακαλέσει μια έγκριση την οποία είχε προηγουμένως χορηγήσει, θα γνωστοποιήσει πάραυτα την εν λόγω ενέργεια στα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω ενός αντιγράφου του εντύπου έγκρισης το οποίο στο τέλος θα φέρει, υπογεγραμμένη και χρονολογημένη, την ένδειξη «ΑΝΑΚΛΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ», με μεγάλα γράμματα.

12. ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

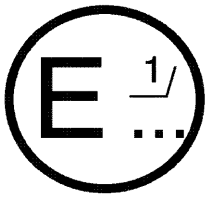
Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή ενός τύπου οχήματος εγκεκριμένου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Αφού λάβει τη σχετική κοινοποίηση η αρχή ενημερώνει τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με τη διαβίβαση αντιγράφου του εντύπου έγκρισης στο τέλος του οποίου αναγράφεται με μεγάλα γράμματα η μνεία «ΠΑΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ», υπογεγραμμένη και με ημερομηνία.

13. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΔΟΚΙΜΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ

Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό οφείλουν να κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης και των διοικητικών υπηρεσιών που χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα που πιστοποιούν την έγκριση ή την επέκταση ή την απόρριψη ή την ανάκληση της έγκρισης που εκδίδεται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

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



([1]) .....

.....

.....

Κοινοποίηση όσον αφορά την:

— έγκριση

— απόρριψη έγκρισης

— επέκταση έγκρισης

— ανάκληση έγκρισης

— οριστική διακοπή της παραγωγής ([2])

ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την πλευρική προστασία του δυνάμει του Κανονισμού αριθ. 73

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

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του οχήματος: .....

2. Τύπος οχήματος: .....

3. Όνομα και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

4. Εφόσον υφίσταται, όνομα και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....

5. Σύντομη περιγραφή του τύπου του οχήματος όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα συστατικά υλικά του: .....

   .....

6. Σύντομη περιγραφή των προστατευτικών διατάξεων όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα συστατικά υλικά τους: .....

   .....

7. Μέγιστη μάζα: .....

8. Καταγραφείσα τιμή κάμψης (βλέπε παράγραφο 7.8) (μετρηθείσα ή υπολογισθείσα): .....

9. Υποβλήθηκε προς έγκριση στις: .....

10. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης: .....

([1]) Επωνυμία υπηρεσίας.

([2]) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

11. Ημερομηνία έκδοσης του πρακτικού δοκιμών από την εν λόγω υπηρεσία: .....

12. Αριθμός έκθεσης που εκδόθηκε από την εν λόγω υπηρεσία: .....

13. Χορήγηση/απόρριψη/επέκταση/ανάκληση έγκρισης [1]

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 μετά από αίτηση:

.....

.....

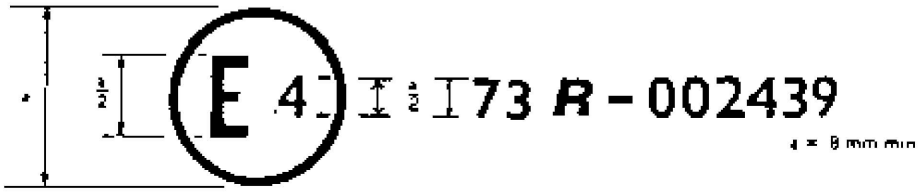
[1] Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΗΜΑΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Υπόδειγμα Α

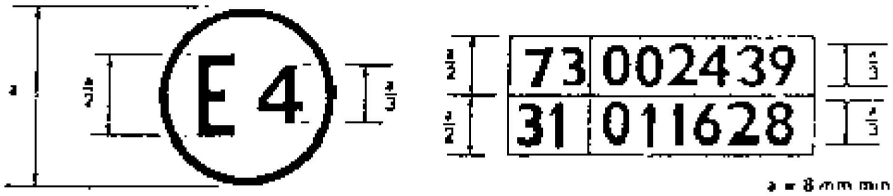
(βλ. παράγραφο 5.4 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα εγκρίσεως τοποθετημένο σε ένα όχημα δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος, όσον αφορά την πλευρική προστασία του, έχει εγκριθεί στην Ολλανδία (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 73 και με αριθ. εγκρίσεως 002439. Τα πρώτα δύο ψηφία του αριθμού έγκρισης δείχνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 73 στην αρχική του μορφή.

Υπόδειγμα Β

(βλ. παράγραφο 5.5 του παρόντος κανονισμού)



Το ανωτέρω σήμα εγκρίσεως τοποθετημένο σε ένα όχημα δείχνει ότι ο σχετικός τύπος οχήματος έχει εγκριθεί στην Ολλανδία (E 4) σύμφωνα με τους κανονισμούς αριθ. 73 και 31 [1]. Τα πρώτα δύο ψηφία των αριθμών εγκρίσεως δείχνουν ότι, κατά τις ημερομηνίες που χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 73 δεν είχε τροποποιηθεί, ενώ ο κανονισμός αριθ. 31 περιλάμβανε ήδη τη σειρά τροποποιήσεων 01.

---

[1] Ο δεύτερος αριθμός δίδεται απλώς ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ [1]

1. *Κατηγορία N*: *Οχήματα με κινητήρα τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν είτε τέσσερις τροχούς τουλάχιστον είτε τρεις τροχούς και μέγιστο βάρος υπερβαίνον τον 1 τόνο.*

1.1. Κατηγορία N_2: Οχήματα τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο βάρος υπερβαίνον τους 3,5 τόνους αλλά μη υπερβαίνον τους 12 μετρικούς τόνους.

1.2. Κατηγορία N_3: Οχήματα τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν μέγιστο βάρος υπερβαίνον τους 12 μετρικούς τόνους.

2. *Κατηγορία O*: *Ρυμουλκούμενα (περιλαμβανομένων των ημιρυμουλκουμένων)*

2.1. Κατηγορία O_3: Ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5, αλλά δεν υπερβαίνει τους 10 μετρικούς τόνους.

2.2. Κατηγορία O_4: Ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 10 μετρικούς τόνους.

3. *Παρατηρήσεις*

3.1. Όσον αφορά την κατηγορία N

3.1.1. Ο εξοπλισμός και οι εγκαταστάσεις που μεταφέρονται σε ορισμένα οχήματα ειδικής χρήσης που δεν είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά επιβατών (γερανοί, οχήματα-εργαστήρια, διαφημιστικά οχήματα, κ.λπ.) εξομοιώνονται με εμπορεύματα για τους σκοπούς της παραγράφου 1 παραπάνω.

3.2. Όσον αφορά την κατηγορία O

3.2.1. Για τα ημιρυμουλκούμενα, η μέγιστη μάζα που λαμβάνεται υπόψη για ταξινόμηση του οχήματος είναι η μάζα που μεταβιβάζεται στο έδαφος μέσω του άξονα ή των αξόνων του ημιρυμουλκουμένου όταν αυτό έχει συζευχθεί με το όχημα έλξης και μεταφέρει το μέγιστο φορτίο του.

[1] Σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 13, παράγραφος 5.2.