Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/2518

13.11.2026

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Το καθεστώς και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου TRANS/WP.29/343 της ΟΕΕ/ΗΕ, το οποίο διατίθεται στη διεύθυνση: https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Κανονισμός αριθ. 173 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση της εγκατάστασης ζωνών ασφαλείας, συστημάτων συγκράτησης, συστημάτων συγκράτησης παιδιών, συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX και συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size [2026/2518]

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο μέχρι το:

Συμπλήρωμα 2 στη σειρά τροποποιήσεων 01 – Ημερομηνία έναρξης ισχύος: Ιανουάριος 2027 (προς επιβεβαίωση)

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης. Τα αυθεντικά και νομικά δεσμευτικά κείμενα είναι τα εξής:

ECE/TRANS/WP.29/2024/152
ECE/TRANS/WP.29/2025/55
ECE/TRANS/WP.29/2025/47
ECE/TRANS/WP.29/2025/134
ECE/TRANS/WP.29/2026/71
WP.29-199-06
WP.29-199-10

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κανονισμός

0. Εισαγωγή
1. Πεδίο εφαρμογής
2. Ορισμοί
3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης
4. Έγκριση
5. Προδιαγραφές εγκατάστασης στο όχημα
6. Συμμόρφωση της παραγωγής
7. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής
8. Τροποποιήσεις και παράταση της έγκρισης του οχήματος
9. Οριστική διακοπή της παραγωγής
10. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου
11. Μεταβατικές διατάξεις

Παραρτήματα

1. Επικοινωνία
2. Σχηματική διάταξη του σήματος έγκρισης
3. Οδηγίες
4. Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «Η» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθημένων στα μηχανοκίνητα οχήματα

   Προσάρτημα 1: Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής σημείου «Η»

   Προσάρτημα 2: Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς

   Προσάρτημα 3: Δεδομένα αναφοράς για τις θέσεις καθημένων
5. Εγκατάσταση των ζωνών ασφαλείας με αναφορά των τύπων των ζωνών και των τύπων των συσπειρωτήρων

6. Απαιτήσεις για την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης ενηλίκων στα καθίσματα με μέτωπο προς τα εμπρός των μηχανοκίνητων οχημάτων, για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX και συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-size

Προσάρτημα 1: Διατάξεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών «καθολικής» κατηγορίας που εγκαθίστανται μαζί με τον εξοπλισμό των ζωνών ασφαλείας του οχήματος

Προσάρτημα 2: Διατάξεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX, με μέτωπο προς τα εμπρός και με μέτωπο προς τα πίσω, «καθολικής» και «οιονεί καθολικής» κατηγορίας, σε θέσεις ISOFIX ή i-Size

Προσάρτημα 3: Παράδειγμα λεπτομερών πληροφοριών π.χ. για κατασκευαστές συστημάτων συγκράτησης παιδιών

Προσάρτημα 4: Εγκατάσταση ανδρείκελου παιδιού ηλικίας 10 ετών

Προσάρτημα 5: Διατάξεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών τύπου καθίσματος υποστήριξης, με μέτωπο προς τα εμπρός, κατηγορίας i-Size και ειδικής κατηγορίας, σε θέσεις καθημένων οχήματος ή θέσεις καθημένων i-Size

7. Μέθοδος δοκιμής εφελκυσμού του συνόλου του ιμάντα με πόρπη

0. Εισαγωγή

0.1. Για την αρχική έκδοση του κανονισμού αριθ. 173 του ΟΗΕ:

0.1.1. Κατά την εβδομηκοστή τρίτη συνεδρίαση της ομάδας εργασίας για την παθητική ασφάλεια (GRSP), που πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2023, αποφασίστηκε να χωριστεί ο κανονισμός αριθ. 16 του ΟΗΕ σε τρεις κανονισμούς του ΟΗΕ:

α) ζώνες ασφαλείας και συστήματα συγκράτησης (κατασκευαστικά στοιχεία)·

β) εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης παιδιών (όχημα)·

γ) διατάξεις υπενθύμισης χρήσης ζώνης ασφαλείας (όχημα).

0.1.2. Ο παρών κανονισμός του ΟΗΕ συνίσταται στις ειδικές απαιτήσεις και τη διαδικασία έγκρισης τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης παιδιών. Οι απαιτήσεις απορρέουν από τον κανονισμό αριθ. 16 του ΟΗΕ, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 09.

0.2. Για τη σειρά τροποποιήσεων 01:

0.2.1. Οι διαδρομές του ιμάντα μεταξύ της ενεργού αγκύρωσης της ζώνης ασφαλείας και της πόρπης είναι κανονικά ευθύγραμμες όπως ο πάγκος δοκιμής που ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ. Ωστόσο, οι διαδρομές του ιμάντα μεταξύ της ενεργού αγκύρωσης της ζώνης και της πόρπης ορισμένων οχημάτων στην αγορά δεν είναι ευθύγραμμες, αλλά είναι καμπύλες κατά μήκος του μαξιλαριού.

0.2.2. Όταν οι διαδρομές του ιμάντα μεταξύ της ενεργού αγκύρωσης της ζώνης και της πόρπης δεν είναι ευθύγραμμες, οι επιβάτες μπορούν να εκτιναχθούν με δύναμη προς τα εμπρός σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης. Εάν ένας επιβάτης κάθεται σε κάθισμα υποστήριξης που είναι συνδεδεμένο με ISOFIX, υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες η ζώνη ασφαλείας μπορεί να ανέβει μέχρι τον λαιμό και ο επιβάτης μπορεί να γλιστρήσει προς τα κάτω. Αυτό θα αύξανε τον κίνδυνο τραυματισμού του παιδιού στον λαιμό και στην κοιλιακή χώρα. Επιπλέον, ο τραυματισμός του θώρακα είναι πιο σοβαρός.

0.2.3. Οι τροποποιήσεις αυτές μετριάζουν τις αρνητικές επιπτώσεις στην ασφάλεια των επιβατών περιορίζοντας τη χαλάρωση της ζώνης με πόρπη.

0.3. Για το συμπλήρωμα 1 στη σειρά τροποποιήσεων 01:

0.3.1. Αφαίρεση της διατύπωσης «ειδικό όχημα», δεδομένου ότι ο τύπος του συστήματος συγκράτησης παιδιών ορίζεται στον αντίστοιχο κανονισμό. Με την παρούσα διατύπωση υπάρχει ασάφεια.

0.3.2. Προσθήκη αναφοράς στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ, δεδομένου ότι οι λεπτομέρειες των αγκυρώσεων ISOFIX παρέχονται και στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ.

0.3.3. Απαλοιφή εσφαλμένης διατύπωσης στο σημείο 4.7.

0.4. Για το συμπλήρωμα 2 στη σειρά τροποποιήσεων 01:

0.4.1. Ο κανονισμός τροποποιείται ώστε να ληφθούν υπόψη τα οχήματα της κατηγορίας X ([1]). Τα οχήματα της κατηγορίας Y[1] δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

0.4.2. Ο κανονισμός συντάχθηκε αρχικά για οχήματα με οδηγό και χειροκίνητα συστήματα ελέγχου οδήγησης, και σκοπός της παρούσας τροποποίησης είναι να διατηρήσει το πνεύμα του κανονισμού και να επεκτείνει την εφαρμογή του σε οχήματα χωρίς οδηγό και χειροκίνητα συστήματα ελέγχου οδήγησης. Εάν δεν υπάρχει οδηγός ή χειροκίνητα συστήματα ελέγχου οδήγησης, οι σχετικές διατάξεις δεν λαμβάνονται υπόψη εάν δεν καλύπτονται ήδη από την παρούσα τροποποίηση.

0.4.3. Στην περίπτωση οχημάτων εξοπλισμένων με σύστημα αυτοματοποιημένης οδήγησης (ADS)[1] εκτός των οχημάτων της κατηγορίας X, δεν ισχύουν ειδικές διατάξεις ή εξαιρέσεις για τη λειτουργία οδήγησης από οδηγό. Εάν είναι ενεργή μια λειτουργία ADS, ισχύουν οι απαιτήσεις για τα αντίστοιχα ADS.

1. Πεδίο εφαρμογής

1.1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα εξής:

α) οχήματα των κατηγοριών M, N, O, L_2, L_4, L_5, L_6, L_7 και T[1], όσον αφορά την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης που προορίζονται για ξεχωριστή χρήση, δηλ. ως ατομικά εξαρτήματα, από ενήλικα άτομα τα οποία καταλαμβάνουν καθίσματα με μέτωπο προς τα εμπρός, προς τα πίσω και πλευρικά·

β) οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1[1], όσον αφορά την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών και συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX.

γ) Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, εφαρμόζεται και στην εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών και συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX που έχουν κατασκευαστεί για εγκατάσταση σε οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3.[1]

δ) Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, εφαρμόζεται και στην εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size, σε περίπτωση που τα καθίσματα i-Size ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

1.2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε οχήματα της κατηγορίας Y.

2. Ορισμοί

2.1. «*Ζώνη ασφαλείας (ζώνη)*»: διάταξη ιμάντων με πόρπη κλεισίματος, μηχανισμούς ρύθμισης και εξαρτήματα στερέωσης, δυνάμενη να αγκυρωθεί στο εσωτερικό ενός οχήματος με κινητήρα και σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να μειώνει τον κίνδυνο τραυματισμού του ατόμου που τη χρησιμοποιεί σε περίπτωση σύγκρουσης ή απότομης επιβράδυνσης του οχήματος, περιορίζοντας τις δυνατότητες κίνησης του σώματος αυτού. Η διάταξη αυτή αναφέρεται εν γένει ως «σύνολο ζώνης», ο όρος δε αυτός περικλείει επίσης κάθε μηχανισμό απορρόφησης ενέργειας ή συσπείρωσης της ζώνης.

Η διάταξη μπορεί να δοκιμαστεί και να εγκριθεί ως διάταξη ζώνης ασφαλείας ή ως σύστημα συγκράτησης βάσει του κανονισμού αριθ. 16 του ΟΗΕ.

2.1.1. «*Ζώνη κάτω του υπογαστρίου*»: ζώνη δύο σημείων που διέρχεται μπροστά από το σώμα του χρήστη στο ύψος της λεκάνης.

2.1.2. «*Διαγώνια ζώνη*»: ζώνη που διέρχεται διαγώνια μπροστά από τον θώρακα, από το ισχίο μέχρι τον ώμο της αντίθετης πλευράς.

2.1.3. «*Ζώνη τριών σημείων*»: ζώνη που ουσιαστικά αποτελεί συνδυασμό ζώνης κάτω του υπογαστρίου και διαγώνιας ζώνης.

([1]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.1.4. «*Ζώνη τύπου S*»: διάταξη ζώνης εκτός της ζώνης τριών σημείων ή της ζώνης κάτω του υπογαστρίου.

2.1.5. «*Ζώνη τύπου σαγής*»: διάταξη ζώνης τύπου S η οποία περιλαμβάνει ζώνη κάτω του υπογαστρίου και αορτήρες· η ζώνη τύπου σαγής είναι δυνατόν να παρέχεται με πρόσθετο σύνολο σταυροειδούς ιμάντα.

2.2. «*Ιμάντας*»: εύκαμπτο στοιχείο σχεδιασμένο για να συγκρατεί το σώμα και να μεταδίδει τις δυνάμεις στις αγκυρώσεις της ζώνης.

2.3. «*Πόρπη*»: μηχανισμός ταχείας απασφάλισης που επιτρέπει στον χρήστη να συγκρατείται από τη ζώνη. Η πόρπη μπορεί να περιέχει μηχανισμό ρύθμισης, με εξαίρεση την περίπτωση ζώνης τύπου σαγής.

2.4. «*Μηχανισμός ρύθμισης της ζώνης*»: μηχανισμός που επιτρέπει τη ρύθμιση της ζώνης ανάλογα με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου χρήστη και τη θέση του καθίσματος. Ο μηχανισμός ρύθμισης μπορεί να αποτελεί τμήμα της πόρπης ή να είναι συσπειρωτήρας ή οποιοδήποτε άλλο τμήμα της ζώνης ασφαλείας.

2.5. «*Διάταξη προφόρτισης*»: πρόσθετος ή ολοκληρωμένος μηχανισμός που σφίγγει τον ιμάντα της ζώνης ασφαλείας, για να είναι η ζώνη λιγότερο χαλαρή σε περίπτωση σύγκρουσης.

2.6. «*Ζώνη αναφοράς*»: ο χώρος μεταξύ δύο κατακόρυφων διαμήκων επιπέδων, που απέχουν μεταξύ τους 400 mm και είναι συμμετρικά ως προς το σημείο «Η», ο οποίος ορίζεται μέσω περιστροφής από την κάθετη στην οριζόντια θέση της συσκευής ομοιώματος κεφαλής που περιγράφεται στον κανονισμό αριθ. 21 του ΟΗΕ, παράρτημα 1. Η συσκευή πρέπει να είναι τοποθετημένη σύμφωνα με την περιγραφή του εν λόγω παραρτήματος του κανονισμού 21 του ΟΗΕ και σε μέγιστο μήκος 840 mm.

2.7. «*Σύνολο αερόσακου*»: διάταξη που εγκαθίσταται για να συμπληρώνει τις ζώνες ασφαλείας και τα συστήματα συγκράτησης στα μηχανοκίνητα οχήματα, δηλαδή τα συστήματα τα οποία, σε περίπτωση σοβαρής πρόσκρουσης του οχήματος, ξεδιπλώνουν αυτόματα εύκαμπτη δομή η οποία σκοπό έχει, με τη συμπίεση του αερίου που περιέχει, να περιορίσει τη σοβαρότητα των επαφών ενός ή περισσοτέρων μερών του σώματος ενός επιβάτη του οχήματος με το εσωτερικό του θαλάμου επιβατών. Οποιαδήποτε τέτοια περιγραφόμενη δομή δεν θεωρείται άκαμπτο μέρος.

2.8. «*Αερόσακος επιβάτη*»: σύνολο αερόσακου που σκοπό έχει να προστατεύει τους χρήστες των καθισμάτων, εκτός από το κάθισμα του οδηγού, σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης.

2.9. «*Σύστημα συγκράτησης παιδιών*»: σύστημα ασφαλείας όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 44 ή τον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ.

2.10. «*Με μέτωπο προς τα πίσω*»: η αντίθετη κατεύθυνση προς την κανονική κατεύθυνση πορείας του οχήματος.

2.11. «*Εξαρτήματα στερέωσης*»: τα τμήματα του συνόλου της ζώνης στα οποία περιλαμβάνονται τα απαραίτητα στοιχεία στερέωσης που επιτρέπουν τη σύνδεσή του με τις αγκυρώσεις της ζώνης.

2.12. «*Συσπειρωτήρας*»: μηχανισμός υποδοχής τμήματος ή ολοκλήρου του ιμάντα μιας ζώνης ασφαλείας.

2.12.1. «*Συσπειρωτήρας χωρίς ασφάλιση (τύπος 1)*»: συσπειρωτήρας του οποίου ο ιμάντας εκτυλίσσεται σε όλο το μήκος του με ασθενή εξωτερική έλξη και ο οποίος δεν επιτρέπει καμιά ρύθμιση του μήκους του εκτυλισσόμενου ιμάντα.

2.12.2. «*Συσπειρωτήρας χειροκίνητης ασφάλισης (τύπος 2)*»: συσπειρωτήρας τον οποίο ο χρήστης πρέπει να απασφαλίσει με τη χρήση χειροκίνητου μηχανισμού για να μπορέσει να εκτυλίξει το επιθυμητό μήκος ιμάντα και ο οποίος ασφαλίζεται αυτόματα όταν ο χρήστης παύει να ενεργεί στο μηχανισμό αυτόν.

2.12.3. «*Συσπειρωτήρας αυτόματης ασφάλισης (τύπος 3)*»: συσπειρωτήρας που επιτρέπει την εκτύλιξη του επιθυμητού μήκους ιμάντα και που προσαρμόζει αυτόματα τον ιμάντα στον χρήστη όταν η ζώνη προσδένεται με την πόρπη. Η εκτύλιξη συμπληρωματικού μήκους ιμάντα δεν μπορεί να γίνει χωρίς ηθελημένη επέμβαση του χρήστη.

2.12.4. «*Συσπειρωτήρας κατεπείγουσας ασφάλισης (τύπος 4)*»: συσπειρωτήρας ο οποίος με κανονικές συνθήκες οδήγησης δεν περιορίζει την ελευθερία κινήσεων του χρήστη. Ο εν λόγω συσπειρωτήρας περιέχει στοιχεία ρύθμισης μήκους τα οποία προσαρμόζουν αυτόματα τον ιμάντα στη σωματική διάπλαση του χρήστη και μηχανισμό ασφάλισης που ενεργοποιείται σε περίπτωση ανάγκης από:

2.12.4.1. επιβράδυνση του οχήματος (ευαισθησία ως προς έναν παράγοντα)·

2.12.4.2. συνδυασμό της επιβράδυνσης του οχήματος, της κίνησης περιέλιξης ή οποιουδήποτε άλλου αυτόματου μέσου (πολλαπλή ευαισθησία).

2.12.5. «*Συσπειρωτήρας κατεπείγουσας ασφάλισης με ανώτερο όριο απόκρισης (τύπος 4N)*»: συσπειρωτήρας του τύπου που περιγράφεται στο σημείο 2.12.4, ο οποίος όμως παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όσον αφορά τη χρήση του στα οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_1, N_2 και N_3 ([2]).

2.12.6. «*Διάταξη ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος*»: μηχανισμός που επιτρέπει την ως προς το ύψος ρύθμιση του άνω βρόχου (άμεσα συνδεδεμένου με το όχημα ή την άκαμπτη δομή του καθίσματος) της ζώνης ανάλογα με τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου χρήστη και τη θέση του καθίσματος. Αυτός ο μηχανισμός μπορεί να θεωρείται τμήμα της ζώνης ή τμήμα της αγκύρωσης της ζώνης.

2.12.7. «*Εύκαμπτη διάταξη ρύθμισης του ώμου ως προς το ύψος*»: διάταξη για τη ρύθμιση του ύψους του ώμου του συγκεκριμένου χρήστη όπου το τμήμα ρύθμισης δεν είναι άμεσα συνδεδεμένο στην κατασκευή του οχήματος (π.χ. στύλος) ή στην κατασκευή του καθίσματος (π.χ. στην άκαμπτη δομή του καθίσματος), αλλά όπου η ρύθμιση του ώμου:

α) πραγματοποιείται μέσω μετατόπισης πάνω από εύκαμπτη κατασκευή· και

β) δεν επηρεάζει τη διαδρομή της ζώνης κάτω του υπογαστρίου.

2.13. «*Αγκυρώσεις ζωνών*»: τα μέρη της δομής του οχήματος ή του καθίσματος ή οποιαδήποτε άλλα μέρη του οχήματος στα οποία πρέπει να στερεώνονται οι ζώνες ασφαλείας.

2.14. «*Τύπος οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας, συστημάτων συγκράτησης παιδιών, συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX και συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size*»: κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές σε ουσιώδη στοιχεία όπως οι διαστάσεις, οι γραμμές και τα υλικά των συστατικών μερών της δομής του οχήματος ή της δομής των καθισμάτων ή όλων των άλλων μερών του οχήματος στα οποία συνδέονται οι ζώνες ασφαλείας, τα συστήματα συγκράτησης και οι αγκυρώσεις ISOFIX.

2.15. «*Σύστημα συγκράτησης*»: σύστημα για ειδικό τύπο οχήματος ή για τύπο που ορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος και εγκρίνεται από την τεχνική υπηρεσία, το οποίο αποτελείται από κάθισμα και ζώνη που έχουν στερεωθεί στο όχημα με κατάλληλα μέσα, καθώς επίσης και από όλα τα στοιχεία που παρέχονται ούτως ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού του χρήστη, σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης του οχήματος, με περιορισμό της κινητικότητας του σώματος του χρήστη.

2.16. «*Κάθισμα*»: κατασκευή που μπορεί να είναι αναπόσπαστο ή μη μέρος της δομής οχήματος, πλήρης με τα σχετικά παρελκόμενα, προοριζόμενη για να κάθεται ένας ενήλικας. Ο όρος καλύπτει τόσο τα ατομικά καθίσματα όσο και ένα μέρος ενός πάγκου καθισμάτων που προορίζεται για να κάθεται ένα άτομο.

2.16.1. «*Εμπρόσθια θέση καθημένου*»: οποιοδήποτε κάθισμα του οποίου το «πλέον εμπρόσθιο σημείο H» βρίσκεται στο κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο που διέρχεται από το σημείο R του οδηγού ή μπροστά από αυτό. Για οχήματα της κατηγορίας X, αντί του σημείου R του καθίσματος του οδηγού λαμβάνεται το σημείο R του πλέον εμπρόσθιου καθίσματος επιβάτη.

2.16.2. «*Κάθισμα με μέτωπο προς τα εμπρός*»: κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενόσω το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το εμπρόσθιο μέρος του οχήματος, έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από +10 ° ή –10 ° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

([2]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

2.16.3. «*Κάθισμα με μέτωπο προς τα πίσω*»: κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενόσω το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς το πίσω μέρος του οχήματος, έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία μικρότερη από +10 ° ή –10 ° με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.16.4. «*Πλευρικό κάθισμα*»: κάθισμα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται ενόσω το όχημα κινείται και το οποίο βλέπει προς την πλευρά του οχήματος, έτσι ώστε το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του καθίσματος να σχηματίζει γωνία 90° (± 10°) με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος.

2.17. «*Ομάδα καθισμάτων*»: είτε ένα κάθισμα τύπου πάγκου είτε ξεχωριστά καθίσματα τοποθετημένα όμως το ένα δίπλα στο άλλο (δηλαδή στερεωμένα έτσι ώστε οι εμπρόσθιες αγκυρώσεις ενός από τα καθίσματα να είναι ευθυγραμμισμένες με τις αγκυρώσεις μπροστά ή πίσω από άλλο κάθισμα ή να βρίσκονται μεταξύ των αγκυρώσεων άλλου καθίσματος) και τα οποία παρέχουν μία ή περισσότερες θέσεις καθημένων για ενήλικες.

2.18. «*Πάγκος καθισμάτων*»: πλήρης κατασκευή με τα σχετικά παρελκόμενα, προοριζόμενη για να κάθονται περισσότεροι από ένας ενήλικες.

2.19. «*Σύστημα ρύθμισης του καθίσματος*»: η πλήρης διάταξη που επιτρέπει τη ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για έναν καθήμενο επιβάτη προσαρμοσμένη στη μορφολογία του· αυτή η διάταξη δύναται να επιτρέπει ιδίως:

2.19.1. διαμήκη μετατόπιση·

2.19.2. κατακόρυφη μετατόπιση·

2.19.3. γωνιακή μετατόπιση.

2.20. «*Αγκύρωση του καθίσματος*»: το σύστημα στερέωσης του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.

2.21. «*Τύπος καθίσματος*»: κατηγορία καθισμάτων τα οποία δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους διαφορές σε ουσιώδη στοιχεία όπως:

2.21.1. τη δομή, το σχήμα, τις διαστάσεις και το υλικό των καθισμάτων·

2.21.2. τους τύπους και τις διαστάσεις των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλισης·

2.21.3. τον τύπο και τις διαστάσεις των αγκυρώσεων της ζώνης στο κάθισμα, της αγκύρωσης του καθίσματος και των τμημάτων που εξαρτώνται από τη δομή του οχήματος.

2.22. «*Σύστημα μετατόπισης του καθίσματος*»: μηχανισμός που επιτρέπει στο κάθισμα ή στα μέρη αυτού να μετατοπίζονται κατά πλάτος ή κατά μήκος χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση (ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση των επιβατών).

2.23. «*Σύστημα ασφάλισης του καθίσματος*»: μηχανισμός που εξασφαλίζει τη συγκράτηση σε όλες τις θέσεις χρήσης του καθίσματος και των τμημάτων του.

2.24. «*Διάταξη μείωσης της τάσης*»: διάταξη που είναι ενσωματωμένη στον συσπειρωτήρα και μειώνει αυτόματα την τάση του ιμάντα όταν ο χρήστης προσδένει τη ζώνη ασφαλείας. Όταν απασφαλίζει τη ζώνη ασφαλείας, η εν λόγω διάταξη κλείνει αυτόματα.

2.25. «*ISOFIX*»: σύστημα σύνδεσης των συστημάτων συγκράτησης παιδιών στα οχήματα, το οποίο διαθέτει δύο άκαμπτες αγκυρώσεις επί του οχήματος, δύο αντίστοιχα άκαμπτα εξαρτήματα στερέωσης επί του συστήματος συγκράτησης παιδιών και ένα μέσο για να περιορίζεται η πρόνευση του συστήματος συγκράτησης παιδιών.

2.26. «*Σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX*»: σύστημα συγκράτησης παιδιών που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 44 ή του κανονισμού αριθ. 129 του ΟΗΕ, το οποίο πρέπει να στερεώνεται σε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 14 ή του κανονισμού αριθ. 145 του ΟΗΕ.

2.27. «*Θέση ISOFIX*»: σύστημα το οποίο επιτρέπει να εγκαθίστανται:

α) είτε καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX με μέτωπο προς τα εμπρός, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 44 του ΟΗΕ·

β) είτε οιονεί καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX με μέτωπο προς τα εμπρός, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 44 του ΟΗΕ·

γ) είτε οιονεί καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX με μέτωπο προς τα πίσω, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 44 του ΟΗΕ·

δ) είτε οιονεί καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX με μέτωπο προς τα πλάγια, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 44 του ΟΗΕ·

ε) είτε σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX για ειδικό όχημα, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 44 του ΟΗΕ·

στ) είτε σύστημα συγκράτησης παιδιών i-Size όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ·

ζ) είτε σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX για ειδικό όχημα, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ.

2.28. «*Σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX*»: σύστημα αποτελούμενο από δύο κάτω αγκυρώσεις ISOFIX, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 14 ή του κανονισμού αριθ. 145 του ΟΗΕ, το οποίο είναι σχεδιασμένο για τη στερέωση συστήματος συγκράτησης παιδιών ISOFIX σε συνδυασμό με διάταξη αντιπεριστροφής.

2.29. «*Κάτω αγκύρωση ISOFIX*»: άκαμπτη, στρογγυλή, οριζόντια ράβδος διαμέτρου 6 mm, η οποία εκτείνεται από τη δομή του οχήματος ή του καθίσματος και χρησιμεύει για την υποδοχή και τη συγκράτηση συστήματος συγκράτησης παιδιών ISOFIX με εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX.

2.30. «*Διάταξη αντιπεριστροφής*»:

α) διάταξη αντιπεριστροφής για καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX αποτελείται από μια άνω πρόσδεση ISOFIX·

β) διάταξη αντιπεριστροφής για οιονεί καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX αποτελείται από μια άνω πρόσδεση, από το ταμπλό του οχήματος ή από ένα υποστήριγμα που προορίζεται να περιορίζει την περιστροφή του συστήματος συγκράτησης σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης·

γ) διάταξη αντιπεριστροφής για ενισχυμένο σύστημα συγκράτησης παιδιών i-Size αποτελείται είτε από μια άνω πρόσδεση είτε από ένα υποστήριγμα που προορίζεται να περιορίζει την περιστροφή του συστήματος συγκράτησης σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης·

δ) διάταξη αντιπεριστροφής για (ενισχυμένο) σύστημα συγκράτησης παιδιών «για ειδικά οχήματα» μπορεί να αποτελείται από ένα άνω σημείο πρόσδεσης, ένα υποστήριγμα, ιμάντα ή ιμάντες κάτω πρόσδεσης ή οποιοδήποτε άλλο μέσο που μπορεί να περιορίζει την περιστροφή·

ε) για τα συστήματα ISOFIX, i-Size, τα καθολικά και οιονεί καθολικά, και τα (ενισχυμένα) συστήματα συγκράτησης παιδιών, το ίδιο το κάθισμα του οχήματος δεν αποτελεί διάταξη αντιπεριστροφής.

2.31. «*Αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX*»: χαρακτηριστικό στοιχείο που πληροί τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 14 ή του κανονισμού αριθ. 145 του ΟΗΕ, π.χ. ράβδος, το οποίο βρίσκεται σε συγκεκριμένο σημείο και είναι σχεδιασμένο να δέχεται έναν σύνδεσμο του ιμάντα άνω πρόσδεσης ISOFIX και να μεταφέρει τη δύναμη συγκράτησης στη δομή του οχήματος.

2.32. «*Διάταξη καθοδήγησης*»: διάταξη μέσω της οποίας το άτομο που εγκαθιστά το σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX οδηγείται στην κατάλληλη διαδρομή για την τοποθέτηση των εξαρτημάτων στερέωσης ISOFIX που βρίσκονται επάνω στο σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX σε ορθή ευθυγράμμιση με τις αγκυρώσεις κάτω πρόσδεσης ISOFIX, ώστε να διευκολύνεται το κλείδωμα.

2.33. «*Ιδιοδιάταξη σήμανσης ISOFIX*»: σήμανση η οποία πληροφορεί το άτομο που θέλει να εγκαταστήσει ένα σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX σχετικά με τις θέσεις πρόσδεσης ISOFIX στο όχημα και τη θέση κάθε πρόσδεσης ISOFIX που αντιστοιχεί σε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX.

2.34. «*Ιδιοδιάταξη του συστήματος συγκράτησης παιδιών*»: ιδιοδιάταξη σύμφωνα με μία από τις ιδιοδιατάξεις ISOFIX που ορίζονται στο σημείο 4 του παραρτήματος 6 – προσάρτημα 2 του παρόντος κανονισμού και των οποίων οι διαστάσεις παρατίθενται ιδίως στα σχήματα 1 έως 8 του προαναφερομένου σημείου 4. Αυτές οι ιδιοδιατάξεις του συστήματος συγκράτησης παιδιών χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό για να ελεγχθεί ποιες κατηγορίες μεγέθους των συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX που αναφέρονται στον κανονισμό αριθ. 44 ή στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ μπορούν να προσαρτηθούν στις θέσεις ISOFIX του οχήματος. Επίσης μια από τις ιδιοδιατάξεις συστήματος συγκράτησης παιδιών, η επονομαζόμενη ISO/F2, η οποία περιγράφεται στο σχήμα 2 του προαναφερομένου σημείου 4, χρησιμοποιείται στον κανονισμό αριθ. 14 ή τον κανονισμό αριθ. 145 του ΟΗΕ για τον έλεγχο της θέσης και την εξέταση της δυνατότητας πρόσβασης σε οποιοδήποτε σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX.

Ή ιδιοδιάταξη, σύμφωνα με μία από τις δύο ιδιοδιατάξεις «καθίσματος υποστήριξης» που ορίζονται στο παράρτημα 6 προσάρτημα 5 του παρόντος κανονισμού, και των οποίων οι διαστάσεις παρατίθενται ιδίως στα σχήματα 2 και 3 του παραρτήματος 6 προσάρτημα 5. Οι εν λόγω ιδιοδιατάξεις χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό για να ελεγχθεί ποιες κατηγορίες μεγέθους των καθισμάτων υποστήριξης που αναφέρονται στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ μπορούν να προσαρτηθούν στις θέσεις καθήμενων οχημάτων, αν υπάρχουν.

2.35. «*Εκτιμώμενος όγκος εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size*»: ο όγκος που διασφαλίζει τη συμβατότητα μεταξύ των διαστάσεων και της γεωμετρίας του υποστηρίγματος ενός συστήματος συγκράτησης παιδιών i-Size και μιας θέσης καθημένου i-Size στο όχημα.

2.36. «*Θέση καθημένου i-Size*»: θέση καθημένου, αν ορίζεται κάποια από τον κατασκευαστή του οχήματος, η οποία είναι σχεδιασμένη να φιλοξενεί συστήματα συγκράτησης παιδιών i-Size, όπως ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 129 του ΟΗΕ, και πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

2.37. «*Αγκύρωση κάτω πρόσδεσης*»: αγκύρωση στη ράγα του καθίσματος του οχήματος ή στο δάπεδο ή κοντά στο δάπεδο του οχήματος, στην οποία μπορεί να στερεωθεί ή να είναι ενσωματωμένος ένας βραχίονας κάτω πρόσδεσης. Ο βραχίονας κάτω πρόσδεσης μπορεί να περιλαμβάνεται ή να μην περιλαμβάνεται στην έγκριση του οχήματος.

2.38. «*Κάτω σημείο πρόσδεσης*»: τύπος διάταξης αντιπεριστροφής που προορίζεται να περιορίζει την προς τα πίσω περιστροφή ενός (ενισχυμένου) συστήματος συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω.

2.39. «*Ιμάντας κάτω πρόσδεσης*»: ιμάντας (ή ισοδύναμη διάταξη) που εκτείνεται από την πίσω πλευρά ενός (ενισχυμένου) συστήματος συγκράτησης παιδιών ειδικού οχήματος μέχρι την αγκύρωση κάτω πρόσδεσης στο όχημα και ο οποίος είναι εφοδιασμένος με διάταξη ρύθμισης, διάταξη χαλάρωσης της τάσης και σύνδεσμο κάτω πρόσδεσης.

2.40. «*Σύνδεσμος κάτω πρόσδεσης*»: διάταξη που προορίζεται να στερεωθεί σε βραχίονα κάτω πρόσδεσης.

2.41. «*Άγκιστρο κάτω πρόσδεσης*»: σύνδεσμος που χρησιμοποιείται συνήθως για τη στερέωση ιμάντα κάτω πρόσδεσης σε βραχίονα κάτω πρόσδεσης, ο οποίος είναι ο ίδιος και έχει τις ίδιες διαστάσεις με το άγκιστρο του άνω σημείου πρόσδεσης ISOFIX, όπως ορίζεται στο σχήμα 3 του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 145 του ΟΗΕ.

2.42. «*Βραχίονας κάτω πρόσδεσης*»: ο βραχίονας που είναι στερεωμένος ή ενσωματωμένος στην αγκύρωση κάτω πρόσδεσης.

2.43. «*Βραχίονας κάτω πρόσδεσης γενικής χρήσης*»: βραχίονας γενικής χρήσης που παρέχει ο κατασκευαστής του ενισχυμένου συστήματος συγκράτησης παιδιών μαζί με το εν λόγω σύστημα και ο οποίος προορίζεται για να στερεωθεί στην αγκύρωση κάτω πρόσδεσης όπως υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

2.44. «*Ενεργός αγκύρωση ζώνης ασφαλείας (ΕΑ)*»: το σημείο που χρησιμοποιείται για τον κατά σύμβαση προσδιορισμό, όπως καθορίζεται στο σημείο 5.4 του κανονισμού αριθ. 14, της γωνίας κάθε μέρους της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τον χρήστη, δηλαδή το σημείο στο οποίο θα πρέπει να είναι δεμένος ένας ιμάντας για να έχει ως αποτέλεσμα την ίδια θέση με εκείνη η οποία προβλέπεται όταν η ζώνη είναι σε χρήση και ενδέχεται να είναι ή να μην είναι η πραγματική αγκύρωση ανάλογα με το είδος της ζώνης ασφαλείας και με τον τρόπο που είναι στερεωμένη στην αγκύρωση.

2.45. «*Σημείο πόρπης*»: το κεντρικό σημείο του συνδετικού τμήματος μεταξύ της πόρπης και του ιμάντα της πόρπης.

2.46. «*Σημείο Bd*»: η θέση του σημείου πόρπης όταν ο επιβάτης (ανδρείκελο άρρενος του πεντηκοστού εκατοστημορίου Hybrid III ή ανδρείκελο θήλεος του πέμπτου εκατοστημορίου Hybrid III, κατά τη διακριτική ευχέρεια του κατασκευαστή) συγκρατείται στην εκ σχεδιασμού διαδρομή της ζώνης ασφαλείας.

2.47. «*Μήκος ιμάντα*»: το μήκος κατά μήκος της διαμέσου της επιφάνειας του ιμάντα της πόρπης.

3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης

3.1. Η αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας, συστημάτων συγκράτησης, συστημάτων συγκράτησης παιδιών, συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX και συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα 3 της συμφωνίας (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

3.2. Συνοδεύεται από τα παρακάτω αναφερόμενα έγγραφα και από τις ακόλουθες πληροφορίες:

3.2.1. σχέδια της γενικής δομής του οχήματος σε κατάλληλη κλίμακα, στα οποία εμφαίνονται οι θέσεις των ζωνών ασφαλείας και των αγκυρώσεων ISOFIX, καθώς και λεπτομερή σχέδια των ζωνών ασφαλείας και των αγκυρώσεων ISOFIX και των σημείων στα οποία αυτά στερεώνονται·

3.2.2. προσδιορισμό των χρησιμοποιουμένων υλικών που μπορούν να επηρεάσουν την αντοχή των ζωνών ασφαλείας·

3.2.3. τεχνική περιγραφή των ζωνών ασφαλείας·

3.2.4. στην περίπτωση ζωνών ασφαλείας που είναι στερεωμένες στη δομή του καθίσματος:

3.2.4.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά το σχεδιασμό των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους και των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλισής τους·

3.2.4.2. σχέδια, σε κατάλληλη κλίμακα και επαρκώς λεπτομερή, των καθισμάτων, των αγκυρώσεών τους επί του οχήματος και των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλισής τους.

3.3. Υποβάλλεται στην τεχνική υπηρεσία όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος, συνοδευόμενο από το εγχειρίδιο χρήστη.

4. Έγκριση

4.1. Αν το όχημα που έχει υποβληθεί για έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού του ΟΗΕ, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος.

4.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται σύμφωνα με το παράρτημα 4 της συμφωνίας χορηγείται αριθμός έγκρισης (E/ECE/TRANS/505/Rev.3).

4.3. Η κοινοποίηση της έγκρισης ή της επέκτασης, ή της απόρριψης ή της ανάκλησης της έγκρισης, ή της οριστικής παύσης της παραγωγής ενός τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό γίνεται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη χρήση εντύπου σύμφωνα με το υπόδειγμα στο παράρτημα 1 του παρόντος κανονισμού.

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

4.4.1. κύκλο ο οποίος περιβάλλει τον χαρακτήρα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση ([3])·

4.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού, ακολουθούμενο από το γράμμα «R», παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1 ανωτέρω.

4.5. Αν το όχημα συμμορφώνεται με τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί δυνάμει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών προσαρτημένων στη συμφωνία, στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση δυνάμει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που καθορίζεται στο σημείο 4.4.1 ανωτέρω· 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 4.4.1.

4.6. Το σήμα έγκρισης είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

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

4.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρέχεται παράδειγμα της διάταξης του σήματος έγκρισης.

5. Προδιαγραφές εγκατάστασης στο όχημα

5.1. Εξοπλισμός ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης

5.1.1. Με εξαίρεση τα καθίσματα που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση όταν το όχημα είναι σταματημένο, τα καθίσματα οχημάτων των κατηγοριών M_1, M_2 (της κλάσης III ή B ([4])), M3 (της κλάσης III ή B[4]) και N είναι εξοπλισμένα με ζώνες ασφαλείας ή συστήματα συγκράτησης τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό μπορούν να ζητήσουν την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας σε οχήματα των κατηγοριών M_2 και M_3 που ανήκουν στην κλάση II.

Οι ζώνες ασφαλείας ή/και τα συστήματα συγκράτησης, όταν τοποθετούνται σε οχήματα της κλάσης I, II ή A που ανήκουν στην κατηγορία M_2 ή M_3, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν, δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας, να επιτρέπουν την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης άλλων από εκείνα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, υπό την προϋπόθεση ότι προορίζονται για άτομα με αναπηρία.

Τα συστήματα συγκράτησης που συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παραρτήματος 8 της σειράς τροποποιήσεων 02 του κανονισμού αριθ. 107 του ΟΗΕ εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Στα οχήματα της κλάσης I ή A που ανήκουν στην κατηγορία M_2 ή M_3 μπορούν να τοποθετούνται ζώνες ασφαλείας και/ή συστήματα συγκράτησης που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Μόνο σε οχήματα των κατηγοριών M_2 ή M_3 μπορούν να τοποθετούνται συστήματα συγκράτησης που αποτελούνται από εύκαμπτη διάταξη ρύθμισης ώμου ως προς το ύψος (σημείο 2.12.7).

([3]) Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών της συμφωνίας του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8, Παράρτημα 3 —, https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

([4]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.8 – https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

5.1.2. Οι τύποι ζωνών ασφαλείας ή συστημάτων συγκράτησης που προορίζονται για θέσεις καθημένων στις οποίες απαιτείται η εγκατάσταση του εν λόγω εξοπλισμού είναι εκείνοι που καθορίζονται στο παράρτημα 5 [με τους οποίους δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ούτε συσπειρωτήρες χωρίς ασφάλιση (σημείο 2.12.1) ούτε συσπειρωτήρες χειροκίνητης ασφάλισης (σημείο 2.12.2)]. Για όλες τις θέσεις καθημένων για τις οποίες το παράρτημα 5 προβλέπει ζώνες κάτω του υπογαστρίου τύπου B, επιτρέπονται ζώνες κάτω του υπογαστρίου τύπου Br3, εκτός από την περίπτωση όπου, κατά τη χρήση, οι ζώνες αυτές συσπειρώνονται τόσο ώστε να μειώνεται σημαντικά η άνεση μετά την κανονική πρόσδεση.

5.1.2.1. Ωστόσο, για τις εξωτερικές θέσεις καθημένων, εκτός των εμπρόσθιων, των οχημάτων της κατηγορίας N_1 οι οποίες στο παράρτημα 5 σημειώνονται με το σύμβολο Ø, επιτρέπεται η εγκατάσταση ζώνης κάτω του υπογαστρίου τύπου Br4m ή Br4Nm, όταν υπάρχει πέρασμα μεταξύ του καθίσματος και του πλησιέστερου πλευρικού τοιχώματος του οχήματος, με σκοπό να επιτρέπεται η πρόσβαση των επιβατών σε άλλα μέρη του οχήματος. Ο κενός χώρος μεταξύ του καθίσματος και του πλευρικού τοιχώματος θεωρείται πέρασμα, αν η απόσταση μεταξύ του εν λόγω πλευρικού τοιχώματος, με όλες τις θύρες κλειστές, και του κατακόρυφου διαμήκους επιπέδου που διέρχεται από τη διάμεσο του σχετικού καθίσματος —μετρούμενη στη θέση του σημείου R και κάθετα προς το μέσο επίμηκες επίπεδο του οχήματος — είναι μεγαλύτερη από 500 mm.

5.1.3. Όταν δεν απαιτούνται ζώνες ασφαλείας, μπορεί, κατά την κρίση του κατασκευαστή, να τοποθετείται ζώνη ασφαλείας ή σύστημα συγκράτησης οποιουδήποτε τύπου που συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό. Στις θέσεις καθημένων για τις οποίες στο παράρτημα 5 προβλέπονται ζώνες κάτω του υπογαστρίου, μπορούν, αντί για τις ζώνες αυτές, να τοποθετούνται ζώνες τύπου A οι οποίες ανήκουν στους τύπους που επιτρέπει το παράρτημα 5.

5.1.4. Στις ζώνες τριών σημείων με συσπειρωτήρες, τουλάχιστον ένας συσπειρωτήρας ενεργεί στον διαγώνιο ιμάντα.

5.1.5. Εκτός από τα οχήματα κατηγορίας M_1, είναι δυνατόν να επιτρέπεται συσπειρωτήρας κατεπείγουσας ασφάλισης τύπου 4N (σημείο 2.12.5) αντί για συσπειρωτήρα τύπου 4 (σημείο 2.12.4), όταν οι υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για τις δοκιμές θεωρήσουν ότι έχει επαρκώς αποδειχθεί πως η τοποθέτηση συσπειρωτήρα τύπου 4 δεν θα ήταν πρακτική.

5.1.6. Για τις εμπρόσθιες εξωτερικές και εμπρόσθιες κεντρικές θέσεις καθημένων οι οποίες στο παράρτημα 5 σημειώνονται με το σύμβολο *, οι ζώνες κάτω του υπογαστρίου του τύπου που ορίζεται στο εν λόγω παράρτημα θεωρείται ότι αρκούν, όταν το αλεξήνεμο βρίσκεται έξω από τη ζώνη αναφοράς που καθορίζεται στο παράρτημα 1 του κανονισμού αριθ. 21 του ΟΗΕ.

Όσον αφορά τις ζώνες ασφαλείας, το αλεξήνεμο θεωρείται ότι αποτελεί μέρος της ζώνης αναφοράς όταν μπορεί να έρθει στατικά σε επαφή με τη συσκευή δοκιμής, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα 1 του κανονισμού αριθ. 21 του ΟΗΕ.

5.1.7. Σε κάθε θέση καθημένου στο παράρτημα 5 που φέρει το σύμβολο ● εγκαθίσταται ζώνη τριών σημείων ενός από τους τύπους που ορίζονται στο παράρτημα 5, εκτός αν ικανοποιείται μία από τις ακόλουθες συνθήκες, οπότε μπορούν να προβλέπονται ζώνες δύο σημείων ενός από τους τύπους που ορίζονται στο παράρτημα 5.

5.1.7.1. Ακριβώς μπροστά υπάρχει κάθισμα ή υπάρχουν άλλα μέρη του οχήματος που συμμορφώνονται με το σημείο 3.5 του προσαρτήματος 1 του κανονισμού αριθ. 80 του ΟΗΕ· ή

5.1.7.2. κανένα μέρος του οχήματος δεν είναι ή, όταν το όχημα είναι εν κινήσει, δεν μπορεί να είναι μέσα στη ζώνη αναφοράς· ή

5.1.7.3. τα μέρη του οχήματος εντός της εν λόγω ζώνης αναφοράς πληρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά την απορρόφηση ενέργειας οι οποίες ορίζονται στο προσάρτημα 6 του κανονισμού αριθ. 80 του ΟΗΕ.

5.1.7.4. Τα σημεία 5.1.7.1 έως 5.1.7.3 δεν ισχύουν για τη θέση του οδηγού.

5.1.8. Στα οχήματα M_2 και M_3 όλων των κλάσεων, τα καθίσματα με μέτωπο προς τα εμπρός τα οποία βλέπουν προς ενσωματωμένα συστήματα συγκράτησης παιδιών είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με ζώνες ασφαλείας τύπου Ar.

5.1.9. Το όχημα φέρει πληροφορίες σύμφωνα με τις οποίες είναι εξοπλισμένο με αερόσακους μετωπικής προστασίας για καθίσματα.

5.1.9.1 Για όχημα εφοδιασμένο με σύνολο αερόσακου που προορίζεται για την προστασία του οδηγού, οι πληροφορίες αυτές συνίστανται στην ένδειξη «AIRBAG» η οποία είναι τοποθετημένη στο εσωτερικό της περιφέρειας του τιμονιού· η ένδειξη αυτή είναι σταθερά στερεωμένη και ευανάγνωστη.

5.1.9.2 Κάθε θέση καθημένου που διαθέτει αερόσακο μετωπικής προστασίας φέρει προειδοποιητικό σήμα για τη μη χρήση συστήματος συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω στη θέση αυτή. Το σήμα αυτό συνίσταται σε ετικέτα με σαφή προειδοποιητικά εικονογράμματα, όπως επισημαίνεται παρακάτω:

Σχήμα 1

Προειδοποιητική ετικέτα



Οι συνολικές διαστάσεις της ετικέτας είναι τουλάχιστον 120 x 60 mm ή αντίστοιχου εμβαδού.

Η ετικέτα δύναται να τροποποιηθεί κατά τρόπο ώστε η μορφή της να διαφέρει από το παράδειγμα που παρουσιάζεται εδώ· ωστόσο, το περιεχόμενο πληροί τις ακριβείς προδιαγραφές. Επιπλέον, κανένα άλλο είδος πληροφοριών δεν περιλαμβάνεται στην ετικέτα εκτός αν τοποθετείται έξω από ευκρινές ορθογώνιο με τουλάχιστον τις συνολικές διαστάσεις που απαιτούνται ανωτέρω. Κατά παρέκκλιση από τα παραπάνω, στην ετικέτα δύναται να τοποθετηθεί αριθμός εξαρτήματος, γραμμωτός κώδικας ή παρόμοια επισήμανση ταυτοποίησης που δεν υπερβαίνει τα 8 mm x 35 mm ή αντίστοιχο εμβαδόν.

Εξασφαλίζεται επίσης ότι δεν επιτρέπονται αποκλίσεις στο σχήμα και τον προσανατολισμό των παρεχόμενων εικονογραμμάτων, και κυρίως απαγορεύεται οποιαδήποτε εξατομικευμένη εμφάνιση των προβλεπόμενων εικόνων του εικονογράμματος, με εξαίρεση το χέρι με τον εκτεταμένο δείκτη και το ανοικτό βιβλίο με το γράμμα «i» στη δεξιά σελίδα του, με την προϋπόθεση ότι αναγνωρίζονται σαφώς ως τέτοια.

Αποδεκτές γίνονται μικρές παρατυπίες που αφορούν το πάχος γραμμής, την εκτύπωση ετικετών και άλλες σχετικές ανοχές παραγωγής.

Σχήμα 2

Εικονόγραμμα σύμφωνα με το πρότυπο ISO 2575:2004 - Z.01 το οποίο χρησιμοποιείται και έχει εξωτερική διάμετρο τουλάχιστον 38 mm



Σχήμα 3

Εικονόγραμμα που απεικονίζει τον κίνδυνο ανοίγματος του αερόσακου, το οποίο χρησιμοποιείται και το οποίο έχει πλάτος 40 mm και ύψος 28 mm ή είναι αναλογικά μεγαλύτερο



5.1.9.3. Στην περίπτωση αερόσακου μετωπικής προστασίας τοποθετημένου μπροστά από τα εμπρόσθια καθίσματα επιβατών, το προειδοποιητικό σήμα πρέπει να είναι μόνιμα στερεωμένο σε κάθε πλευρά του εμπρόσθιου αλεξήλιου του επιβάτη, σε τέτοια θέση ώστε να είναι ορατή ανά πάσα στιγμή τουλάχιστον μία προειδοποίηση στο αλεξήλιο, ανεξάρτητα από τη θέση του αλεξήλιου. Εναλλακτικά, ένα προειδοποιητικό σήμα τοποθετείται στην ορατή πλευρά του διπλωμένου αλεξήλιου και ένα δεύτερο στην οροφή πίσω από το αλεξήλιο, ώστε να είναι ορατό ανά πάσα στιγμή τουλάχιστον ένα από τα δύο. Δεν πρέπει να μπορεί να αφαιρεθεί εύκολα το προειδοποιητικό σήμα από το αλεξήλιο και την οροφή χωρίς να προκληθεί εμφανής και σαφώς ορατή ζημία στο αλεξήλιο ή στην οροφή στο εσωτερικό του οχήματος.

Εάν το όχημα δεν διαθέτει αλεξήλιο ή ηλιοροφή, το προειδοποιητικό σήμα τοποθετείται σε θέση όπου είναι σαφώς ορατό ανά πάσα στιγμή.

Στην περίπτωση αερόσακου μετωπικής προστασίας για άλλα καθίσματα επιβατών στο όχημα, το προειδοποιητικό σήμα βρίσκεται ακριβώς από πάνω από το αντίστοιχο κάθισμα και είναι σαφώς ορατό ανά πάσα στιγμή από κάποιον που εγκαθιστά στο εν λόγω κάθισμα σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω. Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου και του σημείου 5.1.9.2 δεν εφαρμόζονται στις θέσεις καθημένων που είναι εφοδιασμένες με διάταξη που απενεργοποιεί αυτόματα το σύνολο αερόσακου μετωπικής προστασίας όταν εγκαθίσταται σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω.

5.1.9.4. Στο εγχειρίδιο χρήστη του οχήματος περιέχονται αναλυτικές πληροφορίες οι οποίες κάνουν αναφορά στο προειδοποιητικό σήμα· οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν τουλάχιστον το ακόλουθο κείμενο:

«Μη χρησιμοποιείτε ΠΟΤΕ σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω σε κάθισμα που προστατεύεται από ΕΝΕΡΓΟ ΑΕΡΟΣΑΚΟ μπροστά από αυτόν· μπορεί να προκληθεί ο ΘΑΝΑΤΟΣ ή ΣΟΒΑΡΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΣ του ΠΑΙΔΙΟΥ» ([5]).

([5]) Ανεξάρτητα από την έγκριση τύπου, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να προσδιορίζουν σε ποιες γλώσσες παρέχεται το κείμενο για κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά στο σημείο πώλησης στο έδαφός τους.

Το κείμενο συνοδεύεται από απεικόνιση του προειδοποιητικού σήματος που βρίσκεται μέσα στο όχημα. Οι πληροφορίες πρέπει να μπορούν να αναζητηθούν εύκολα στο εγχειρίδιο χρήστη (π.χ. ειδική αναφορά στις πληροφορίες στην πρώτη σελίδα, εντοπισμός της σχετικής σελίδας ή χωριστό φυλλάδιο κ.λπ.).

Οι απαιτήσεις του παρόντος σημείου δεν ισχύουν για οχήματα των οποίων όλες οι θέσεις καθημένων είναι εφοδιασμένες με διάταξη που απενεργοποιεί αυτόματα το σύνολο αερόσακου μετωπικής προστασίας όταν εγκαθίσταται σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω.

5.1.10. Στην περίπτωση καθισμάτων με δυνατότητα στροφής ή τοποθέτησης προς άλλες κατευθύνσεις, για χρήση όταν το όχημα είναι σε στάση, οι απαιτήσεις του σημείου 5.1.1. ανωτέρω ισχύουν μόνο για όσες κατευθύνσεις προορίζονται για συνήθη χρήση, όταν το όχημα κινείται στο οδόστρωμα, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

5.2. Γενικές απαιτήσεις

5.2.1. Οι ζώνες ασφαλείας, τα συστήματα συγκράτησης, τα συστήματα συγκράτησης παιδιών ISOFIX, καθώς και τα συστήματα συγκράτησης παιδιών i-Size σύμφωνα με το παράρτημα 6 προσάρτημα 3 στερεώνονται σε αγκυρώσεις και, στην περίπτωση των συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size, υποστηρίζονται από επιφάνεια επαφής με το δάπεδο του οχήματος, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 14 ή του κανονισμού αριθ. 145 του ΟΗΕ, όσον αφορά ιδίως τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού και διαστάσεων, τον αριθμό των αγκυρώσεων και τις απαιτήσεις αντοχής.

5.2.2. Οι ζώνες ασφαλείας, τα συστήματα συγκράτησης και τα συστήματα συγκράτησης παιδιών που συνιστά ο κατασκευαστής σύμφωνα με το παράρτημα 6 προσάρτημα 3 πρέπει να έχουν εγκατασταθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να λειτουργούν ικανοποιητικά και να περιορίζουν τον κίνδυνο σωματικού τραυματισμού σε περίπτωση ατυχήματος. Ειδικότερα, πρέπει να έχουν εγκατασταθεί κατά τρόπο ώστε να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

5.2.2.1. οι ιμάντες δεν μπορούν να λάβουν επικίνδυνες διαμορφώσεις·

5.2.2.2. ο κίνδυνος ολίσθησης μιας σωστά τοποθετημένης ζώνης από τον ώμο του χρήστη όταν αυτός κινείται προς τα εμπρός μειώνεται στο ελάχιστο·

5.2.2.3. ο κίνδυνος φθοράς του ιμάντα λόγω επαφής του με αιχμηρά μέρη του οχήματος ή της δομής του καθίσματος, καθώς και των συστημάτων συγκράτησης παιδιών που συνιστά ο κατασκευαστής σύμφωνα με το παράρτημα 6 προσάρτημα 3, μειώνεται στο ελάχιστο.

5.2.2.4. Ο σχεδιασμός και η εγκατάσταση οποιασδήποτε ζώνης ασφάλειας που προβλέπεται για κάθε θέση καθημένων εξασφαλίζει ευκολία χρήσης. Επιπλέον, όταν ολόκληρο το κάθισμα ή το μαξιλάρι και/ή η πλάτη του μπορεί να διπλώνεται, ώστε να είναι δυνατή η πρόσβαση στο πίσω μέρος του οχήματος ή η μεταφορά αγαθών ή αποσκευών, αφού διπλωθούν και επανέλθουν τα καθίσματα αυτά στη θέση καθημένων, οι ζώνες ασφαλείας που προβλέπονται για αυτά τα καθίσματα είναι προσιτές προς χρήση ή να μπορούν εύκολα να αποκαλυφθούν από το κάτω μέρος ή το πίσω μέρος του καθίσματος από ένα και μόνο άτομο, σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης του οχήματος, χωρίς να χρειάζεται το άτομο αυτό να διαθέτει ειδική κατάρτιση ή πείρα·

5.2.2.5. Η τεχνική υπηρεσία επαληθεύει ότι, όταν το γλωσσίδιο της πόρπης βρίσκεται μέσα στην πόρπη:

5.2.2.5.1. η πιθανή χαλάρωση της ζώνης (τζόγος) δεν εμποδίζει την ορθή εγκατάσταση των συστημάτων συγκράτησης παιδιών που συνιστά ο κατασκευαστής, και

5.2.2.5.2. στην περίπτωση ζωνών τριών σημείων, μπορεί να ασκηθεί τάση τουλάχιστον 50 N στο περιελιγμένο τμήμα της ζώνης, με άσκηση τάσης απ' έξω στο διαγώνιο τμήμα της ζώνης, όταν ασκείται:

α) σε ανδρείκελο παιδιού ηλικίας 10 ετών όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα 8 προσάρτημα 1 του κανονισμού αριθ. 44 του ΟΗΕ και καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα 6 προσάρτημα 4 του παρόντος κανονισμού·

β) ή στην ιδιοδιάταξη που προσδιορίζεται στο παράρτημα 6 προσάρτημα 1 σχήμα 1 του παρόντος κανονισμού για τα καθίσματα που καθιστούν εφικτή την εγκατάσταση διάταξης συγκράτησης παιδιών καθολικής κατηγορίας.

5.2.3. Η κατωτέρω απαίτηση σχετικά με τον ιμάντα μεταξύ του σημείου της πόρπης και της ενεργού αγκύρωσης της ζώνης ασφαλείας ισχύει μόνο για τις οπίσθιες θέσεις καθημένων των οχημάτων της κατηγορίας M_1.

5.2.3.1. Η διαφορά μεταξύ του πραγματικού μήκους του ιμάντα και της ευθείας απόστασης μεταξύ του σημείου EA και του σημείου Bd δεν υπερβαίνει τα 80 mm.

Για να τεκμηριωθεί η συμμόρφωση με τις ανωτέρω απαιτήσεις, μπορούν να υποβάλλονται το ίδιο το όχημα καθώς και μέρη του, σχέδια ή τρισδιάστατα δεδομένα, κατά τη διακριτική ευχέρεια του κατασκευαστή.

Η συσχέτιση ανάμεσα στο όχημα και/ή τα μέρη του και στα σχέδια ή τα τρισδιάστατα δεδομένα αποδεικνύεται από τον κατασκευαστή.

5.2.3.2. Η απαίτηση του σημείου 5.2.3.1 δεν εφαρμόζεται εάν πληρούται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Το σύνολο της ζώνης ασφαλείας είναι εφοδιασμένο με διάταξη προφόρτισης.

β) Ο κατασκευαστής αποδεικνύει, κατά τρόπο ικανοποιητικό για την τεχνική υπηρεσία, με πειραματικά δεδομένα, δεδομένα προσομοίωσης ή υπολογισμούς αντοχής σε υπολογιστή, ότι το σύνολο του ιμάντα της πόρπης έχει τις ίδιες επιδόσεις με την απαίτηση του στοιχείου γ) παρακάτω.

γ) Όταν το σύνολο του ιμάντα της πόρπης υποβάλλεται σε δοκιμή με τη μέθοδο που περιγράφεται στο παράρτημα 7 του παρόντος κανονισμού, η μετατόπιση του σημείου της πόρπης δεν υπερβαίνει τα 80 mm υπό φόρτιση εφελκυσμού 1 000 N ± 50 N.

5.3. Ειδικές προδιαγραφές για άκαμπτα μέρη που είναι ενσωματωμένα στις ζώνες ασφαλείας ή στα συστήματα συγκράτησης

5.3.1. Τα άκαμπτα μέρη, όπως οι πόρπες, οι διατάξεις ρύθμισης, τα εξαρτήματα στερέωσης κ.λπ. δεν αυξάνουν τον κίνδυνο σωματικού τραυματισμού του χρήστη ή των άλλων επιβατών του οχήματος σε περίπτωση ατυχήματος.

5.3.2. Η διάταξη απασφάλισης της πόρπης είναι απολύτως ορατή και προσιτή στον χρήστη και έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να μη μπορεί να ανοιχτεί τυχαία ή από απροσεξία. Η πόρπη βρίσκεται σε σημείο προσιτό σε κάποιον που θέλει να ελευθερώσει τον χρήστη σε περίπτωση κινδύνου.

Η πόρπη έχει εγκατασταθεί κατά τρόπο ώστε να μπορεί να απασφαλιστεί από τον χρήστη, τόσο όταν είναι φορτισμένη όσο και όταν συγκρατεί το βάρος του χρήστη, με μία και μόνο κίνηση προς μία μόνο κατεύθυνση με το ένα ή το άλλο χέρι.

Στην περίπτωση των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκράτησης για τις εμπρόσθιες εξωτερικές θέσεις καθημένων, με εξαίρεση τις ζώνες τύπου σαγής, η πόρπη μπορεί και αυτή να ασφαλιστεί με την ίδια μέθοδο.

Πραγματοποιείται έλεγχος ώστε να εξασφαλιστεί ότι, αν η πόρπη βρίσκεται σε επαφή με τον χρήστη, το πλάτος της επιφανείας επαφής δεν είναι κατώτερο των 46 mm.

Πραγματοποιείται έλεγχος ώστε να εξασφαλιστεί ότι, όταν η πόρπη έρχεται σε επαφή με τον χρήστη, η επιφάνεια επαφής πληροί τις απαιτήσεις του σημείου 6.2.2.1 του κανονισμού αριθ. 16 του ΟΗΕ.

5.3.3. Όταν ο χρήστης φέρει τη ζώνη, αυτή ρυθμίζεται αυτομάτως επ' αυτού ή έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε η διάταξη χειροκίνητης ρύθμισης να είναι εύκολα προσβάσιμη για τον καθήμενο που τη φορά και να είναι εύχρηστη. Πρέπει επίσης να μπορεί ο χρήστης να τη συσφίγγει με το ένα χέρι, ανάλογα με τη σωματική του διάπλαση και με τη θέση του καθίσματος του οχήματος.

5.3.4. Οι ζώνες ασφαλείας ή τα συστήματα συγκράτησης που περιλαμβάνουν συσπειρωτήρες έχουν εγκατασταθεί κατά τρόπο που να επιτρέπει στους συσπειρωτήρες να λειτουργούν ορθά και να επανατυλίγουν τον ιμάντα χωρίς δυσκολία. Στην περίπτωση τόσο διάταξης ρύθμισης ζώνης όσο και εύκαμπτης διάταξης ρύθμισης ώμου ως προς το ύψος, στην τουλάχιστον υψηλότερη και χαμηλότερη θέση της, ελέγχεται ότι ο συσπειρωτήρας ρυθμίζει αυτόματα τον ιμάντα στον ώμο του συγκεκριμένου χρήστη μετά την πρόσδεση, καθώς και ότι το γλωσσίδιο τυλίγεται σε περίπτωση λυσίματος της ζώνης.

5.3.5. Για να είναι ενήμεροι οι χρήστες του οχήματος για τις διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά παιδιών, τα οχήματα των κατηγοριών M_1, M_2, M_3 και N_1 πληρούν τις απαιτήσεις του παραρτήματος 6. Κάθε όχημα της κατηγορίας M_1 είναι εξοπλισμένο με θέσεις πρόσδεσης ISOFIX, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του κανονισμού αριθ. 14 ή του κανονισμού αριθ. 145 του ΟΗΕ.

Η πρώτη θέση πρόσδεσης ISOFIX επιτρέπει τουλάχιστον την εγκατάσταση μίας από τις τρεις ιδιοδιατάξεις με μέτωπο προς τα εμπρός, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος 6· η δεύτερη θέση πρόσδεσης ISOFIX επιτρέπει τουλάχιστον την εγκατάσταση μίας ιδιοδιάταξης με μέτωπο προς τα πίσω, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος 6. Για τη δεύτερη αυτή θέση ISOFIX, στην περίπτωση που δεν είναι εφικτή η εγκατάσταση της ιδιοδιάταξης με μέτωπο προς τα πίσω στη δεύτερη σειρά καθισμάτων του οχήματος λόγω του σχεδιασμού του, επιτρέπεται η εγκατάσταση μίας ιδιοδιάταξης σε οποιαδήποτε θέση του οχήματος.

5.3.6. Κάθε θέση καθημένου i-Size επιτρέπει την εγκατάσταση της ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών ISOFIX «ISO/F2X», «ISO/R2» και τον εκτιμώμενο όγκο της εγκατάστασης του υποστηρίγματος, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος 6, καθώς και της ιδιοδιάταξης του καθίσματος υποστήριξης «ISO/B2», όπως ορίζεται στο προσάρτημα 5 του παραρτήματος 6, χωρίς εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX (βλέπε λεπτομέρεια Β). Πρέπει να είναι δυνατό να καταλαμβάνονται όλες οι γειτονικές θέσεις καθημένων i-Size ταυτόχρονα. Αυτό θεωρείται ότι αποδεικνύεται όταν τα κάθετα διάμεσα επίπεδα των επιμέρους γειτονικών θέσεων έχουν μεταξύ τους απόσταση τουλάχιστον 440 mm.

5.4. Οι τύποι οχημάτων των κατηγοριών M, N, O, L_2, L_4, L_5, L_6, L_7 και T που έχουν εγκριθεί πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2026 σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 08 του κανονισμού αριθ. 16 του ΟΗΕ ή πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2027 σύμφωνα με τη σειρά τροποποιήσεων 09 του εν λόγω κανονισμού θεωρείται ότι συμμορφώνονται με το παρόν σημείο 5.

5.5. Στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας X, μια θέση καθημένου με το όργανο χειρισμού διεύθυνσης τοποθετημένο μπροστά μπορεί να οριστεί ως κατάλληλη για την εγκατάσταση συστήματος συγκράτησης παιδιών, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι απαιτήσεις για θέση καθημένου όπως ορίζεται στα σημεία 5.1.9.2 έως 5.1.9.4.

6. Συμμόρφωση της παραγωγής

Οι διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται με εκείνες που ορίζονται στο προσάρτημα 1 της συμφωνίας (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

6.1. 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 5 ανωτέρω.

7. Κυρώσεις για τη μη συμμόρφωση της παραγωγής

7.1. Η έγκριση που χορηγείται για τύπο οχήματος δυνάμει του παρόντος κανονισμού μπορεί να ανακληθεί εάν δεν ικανοποιείται η απαίτηση του σημείου 6.1 ανωτέρω.

7.2. Εάν συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας το οποίο εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση που έχει χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα άλλα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με τη διαβίβαση δελτίου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

8. Τροποποιήσεις και παράταση της έγκρισης του τύπου οχήματος

8.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου οχήματος, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό του ΟΗΕ, κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου του εν λόγω οχήματος. Στη συνέχεια, η αρχή έγκρισης τύπου δύναται είτε:

α) να αποφασίσει, σε συνεννόηση με τον κατασκευαστή, τη χορήγηση νέας έγκρισης τύπου· είτε

β) να εφαρμόσει τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 8.1.1 (Αναθεώρηση) και, κατά περίπτωση, τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 8.1.2 (Επέκταση).

8.1.1. Αναθεώρηση

Όταν οι λεπτομέρειες που περιέχονται στα έγγραφα πληροφοριών έχουν τροποποιηθεί και η αρχή έγκρισης τύπου θεωρεί ότι οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν δεν είναι πιθανό να έχουν σημαντική αρνητική επίδραση και ότι, σε κάθε περίπτωση, το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις, η τροποποίηση χαρακτηρίζεται «αναθεώρηση».

Σε αυτήν την περίπτωση, η αρχή έγκρισης τύπου εκδίδει, εφόσον απαιτείται, τις αναθεωρημένες σελίδες των εγγράφων πληροφοριών, σημειώνοντας σαφώς, σε κάθε αναθεωρημένη σελίδα, τη φύση της τροποποίησης και την ημερομηνία επανέκδοσης. Η ενιαία και επικαιροποιημένη έκδοση των εγγράφων πληροφοριών, συνοδευόμενη από λεπτομερή περιγραφή των τροποποιήσεων, θεωρείται ότι πληροί αυτήν την απαίτηση.

8.1.2. Παράταση

Η τροποποίηση χαρακτηρίζεται ως «επέκταση» εάν, πέρα από την τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στον φάκελο πληροφοριών:

α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή δοκιμές· ή

β) οποιαδήποτε πληροφορία του εγγράφου κοινοποίησης (εξαιρουμένων των παραρτημάτων του) έχει αλλάξει· ή

γ) ζητείται έγκριση για μεταγενέστερη σειρά τροποποιήσεων μετά την έναρξη ισχύος της.

8.2. Η επιβεβαίωση, επέκταση ή απόρριψη έγκρισης κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 4.3 ανωτέρω. Επιπλέον, το ευρετήριο των εγγράφων πληροφοριών και των εκθέσεων δοκιμών, το οποίο επισυνάπτεται στο έγγραφο κοινοποίησης του παραρτήματος 1, τροποποιείται αναλόγως για να φαίνεται η ημερομηνία της τελευταίας αναθεώρησης ή επέκτασης.

8.3. Η αρχή έγκρισης τύπου η οποία χορηγεί επέκταση της έγκρισης εκχωρεί αύξοντα αριθμό για κάθε δελτίο κοινοποίησης που αφορά τέτοια επέκταση.

9. Οριστική διακοπή της παραγωγής

Εάν ο κάτοχος έγκρισης παύσει οριστικά την παραγωγή μιας διάταξης που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή έγκρισης τύπου που 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 δελτίου κοινοποίησης που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 του παρόντος κανονισμού.

10. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου

Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του 1958 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 δοκιμών έγκρισης, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου οι οποίες χορηγούν εγκρίσεις και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα έντυπα που πιστοποιούν την έγκριση ή την απόρριψη ή την επέκταση ή την ανάκληση της έγκρισης που εκδίδονται στις άλλες χώρες.

11. Μεταβατικές διατάξεις

11.1. Γενικά

11.1.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δύνανται να χορηγήσουν εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με οποιαδήποτε προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

11.1.2. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να χορηγούν επεκτάσεις υφιστάμενων εγκρίσεων σύμφωνα με οποιαδήποτε προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

11.2. Μεταβατικές διατάξεις που εφαρμόζονται στη σειρά τροποποιήσεων 01

11.2.1. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 01, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτει τη χορήγηση εγκρίσεων τύπου ή δεν αρνείται την αποδοχή εγκρίσεων τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01.

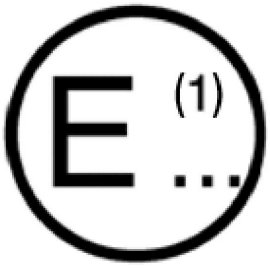
11.2.2. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2027, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν υποχρεούνται να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με οποιαδήποτε από τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων οι οποίες εκδόθηκαν για πρώτη φορά μετά την 1η Σεπτεμβρίου 2027.

11.2.3. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να αποδέχονται εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με την αρχική μορφή του παρόντος κανονισμού, οι οποίες εκδόθηκαν για πρώτη φορά πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2027.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Επικοινωνία

[Μέγιστο μέγεθος: A4 (210 x 297 mm)]



εκδίδεται από: Ονομασία υπηρεσίας:
.....
.....
.....

Σχετικά με ([2]):
Χορήγηση έγκρισης
Επέκταση έγκρισης
Απόρριψη έγκρισης
Ανάκληση έγκρισης
Οριστική διακοπή της παραγωγής

τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας, συστημάτων συγκράτησης, συστημάτων συγκράτησης παιδιών, συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX και συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 173 του ΟΗΕ.

Αριθ. έγκρισης .....

1. Γενικά .....

1.1. Μάρκα (εμπορική επωνυμία του κατασκευαστή) .....

1.2. Τύπος και γενικές εμπορικές περιγραφές: .....

1.3. Μέσο αναγνώρισης του τύπου, εάν υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα .....

.....

1.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης .....

1.4. Κατηγορία οχήματος .....

1.5. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή .....

1.6. Διεύθυνση/-εις εργοστασίου/-ίων συναρμολόγησης .....

1.7. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια της δοκιμής .....

1.8. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής .....

1.9. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής .....

2. Γενικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος

2.1. Φωτογραφίες και/ή σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος

([1]) Χαρακτηριστικός αριθμός της χώρας η οποία χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλ. διατάξεις περί έγκρισης του παρόντος κανονισμού).
([2]) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

3. Αμάξωμα

3.1. Καθίσματα

3.1.1. Αριθμός .....

3.1.2. Θέση και διάταξη .....

3.1.2.1. Θέση/-εις καθημένων προοριζόμενη/-ες για χρήση μόνο όταν το όχημα είναι σε στάση .....

3.1.3. Χαρακτηριστικά: περιγραφή και σχέδιο:

3.1.3.1. των καθισμάτων και των αγκυρώσεών τους .....

3.1.3.2. του συστήματος ρύθμισης .....

3.1.3.3. των συστημάτων μετατόπισης και ασφάλισης .....

3.1.3.4. των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας, εάν είναι ενσωματωμένες στη δομή του καθίσματος .....

3.2. Ζώνες ασφαλείας και/ή άλλα συστήματα συγκράτησης

3.2.1. Αριθμός και θέση των ζωνών ασφαλείας και των συστημάτων συγκράτησης, καθώς και των καθισμάτων στα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν .....

		Πλήρες σήμα έγκρισης τύπου	Παραλλαγή (εάν υπάρχει)	Διάταξη ρύθμισης της ζώνης ως προς το ύψος (να συμπληρωθεί ναι/όχι/ προαιρετικό)
Πρώτη σειρά καθισμάτων	R			
	C			
	L			
Δεύτερη σειρά καθισμάτων	R			
	C			
	L			

(R = δεξιό κάθισμα, C = κεντρικό κάθισμα, L = αριστερό κάθισμα)

3.2.2. Είδος και θέση συμπληρωματικών συστημάτων συγκράτησης (να συμπληρωθεί ναι/όχι/προαιρετικό).

		Εμπρόσθιος αερόσακος	Πλευρικός αερόσακος	Διάταξη προφόρτισης ζώνης
Πρώτη σειρά καθισμάτων	R			
	C			
	L			
Δεύτερη σειρά καθισμάτων	R			
	C			
	L			

(R = δεξιό κάθισμα, C = κεντρικό κάθισμα, L = αριστερό κάθισμα)

3.2.3. Αριθμός και θέση των αγκυρώσεων των ζωνών ασφαλείας και απόδειξη συμμόρφωσης με τον κανονισμό αριθ. 14 του ΟΗΕ (π.χ. αριθμός έγκρισης τύπου ή έκθεση δοκιμής).

3.3. Αγκυρώσεις ISOFIX

3.3.1. Αριθμός και θέση των αγκυρώσεων των αγκυρώσεων ISOFIX και απόδειξη συμμόρφωσης με τον κανονισμό αριθ. 14 ή αριθ. 145 του ΟΗΕ (π.χ. αριθμός έγκρισης τύπου ή έκθεση δοκιμής).

4. Τόπος .....

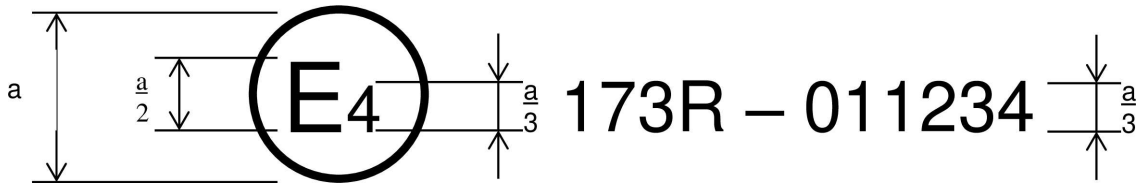
5. Ημερομηνία .....

6. Υπογραφή .....

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 2

Σχηματική διάταξη του σήματος έγκρισης

(βλέπε σημεία 4.5 έως 4.5.2 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm τουλάχιστον

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα καταδεικνύει ότι ο σχετικός τύπος έχει εγκριθεί στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 173 του ΟΗΕ, με αριθμό έγκρισης 011234. Τα δύο πρώτα ψηφία (01) του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 173 του ΟΗΕ, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 01.

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 3

Οδηγίες

1. Οι οδηγίες χρήσης (μπορεί να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο οδηγιών του οχήματος, αν οι ζώνες ασφαλείας εγκαθίστανται από τον κατασκευαστή του οχήματος) καθορίζουν τις οδηγίες με τις οποίες εξασφαλίζεται ότι ο χρήστης θα αποκομίζει το μέγιστο όφελος από τη ζώνη ασφαλείας. Στις οδηγίες αυτές επισημαίνονται τα εξής:

α) η σημασία της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε όλες τις διαδρομές·

β) ο ορθός τρόπος χρήσης της ζώνης, και ιδίως:

  i) η προβλεπόμενη θέση της πόρπης·

  ii) η ανάγκη να δένεται σφιχτά η ζώνη·

  iii) η ορθή θέση των ιμάντων και η ανάγκη να αποφεύγεται η συστροφή τους·

  iv) η σημασία της χρήσης κάθε ζώνης από ένα μόνο άτομο, και ιδίως η μη χρήση ζώνης σε παιδί καθήμενο στα γόνατα επιβάτη·

γ) ο τρόπος χρήσης της πόρπης·

δ) ο τρόπος ρύθμισης της ζώνης·

ε) ο τρόπος χρήσης τυχόν συσπειρωτήρων που ενδέχεται να είναι ενσωματωμένοι στο σύνολο και η μέθοδος που επιτρέπει να ελεγχθεί ότι έχουν ασφαλιστεί·

στ) οι συνιστώμενες μέθοδοι για τον καθαρισμό της ζώνης και την επανασύνδεσή της μετά τον καθαρισμό, όπου κρίνεται απαραίτητο·

ζ) η ανάγκη αντικατάστασης της ζώνης ασφαλείας μετά τη χρήση της σε σοβαρό ατύχημα, όταν εμφανίζει σημάδια σημαντικού ξεφτίσματος ή τομής, ή όταν, σε περίπτωση που είναι εξοπλισμένη με οπτική ένδειξη υπέρβαρου, επισημαίνεται η ακαταλληλότητα της ζώνης για περαιτέρω χρήση ή, τέλος, όταν, σε περίπτωση που η ζώνη ασφαλείας είναι εξοπλισμένη με διάταξη προφόρτισης, η διάταξη αυτή έχει ενεργοποιηθεί·

η) το γεγονός ότι η ζώνη δεν πρέπει με κανένα τρόπο να παραμορφώνεται ή να τροποποιείται, αφού τέτοιες αλλαγές μπορούν να την καταστήσουν αναποτελεσματική, και ιδίως, αν η κατασκευή επιτρέπει την αποσυναρμολόγηση των τμημάτων που τη συνθέτουν, πρέπει να δίδονται οδηγίες που να εξασφαλίζουν την ορθή επανασυναρμολόγησή τους·

θ) το γεγονός ότι η ζώνη έχει σχεδιαστεί για να χρησιμοποιείται από επιβάτες σωματικής διάπλασης ενήλικα·

ι) τον τρόπο επανατύλιξης της ζώνης όταν δεν χρησιμοποιείται.

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 4

Διαδικασία για τον προσδιορισμό του σημείου «H» και της πραγματικής γωνίας του κορμού για τις θέσεις καθημένων στα μηχανοκίνητα οχήματα [1]

Προσάρτημα 1 — Περιγραφή της τρισδιάστατης μηχανής σημείου «H» [1]

Προσάρτημα 2 — Τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς [1]

Προσάρτημα 3 — Δεδομένα αναφοράς για τις θέσεις καθήμενων [1]

[1] Η εν λόγω διαδικασία περιγράφεται στην προσθήκη 6 του αμοιβαίου ψηφίσματος αριθ. 1 (M.R.1) (έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/1101/Amend.5)· βλ. https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

Εγκατάσταση των ζωνών ασφαλείας με αναφορά των τύπων των ζωνών και των τύπων των συσπειρωτήρων

Ελάχιστες απαιτήσεις για τις ζώνες ασφαλείας και τους συσπειρωτήρες						
Κατηγορία οχήματος	Θέσεις καθημένων με μέτωπο προς τα εμπρός				Θέσεις καθημένων με	Πλευρικές θέσεις καθημένων
	Εξωτερικές θέσεις καθημένων		Κεντρικές θέσεις καθημένων			
	Εμπρόσθιες	Εκτός από εμπρόσθιες	Εμπρόσθιες	Εκτός από εμπρόσθιες		
M_1	Ar4m	Ar4m	Ar4m	Ar4m	B, Br3, Br4m	-
M_2 < 3,5 t	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_2 > 3,5 t	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ●	Br3, Br4m, Br4Nm	-
M_3	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ● Βλ. σημείο 5.1.7 για προϋποθέσεις όταν επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ● Βλ. σημείο 5.1.7 για προϋποθέσεις όταν επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ● Βλ. σημείο 5.1.7 για προϋποθέσεις όταν επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου	Br3, Br4m, Br4Nm, ή Ar4m ή Ar4Nm ● Βλ. σημείο 5.1.7 για προϋποθέσεις όταν επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου	Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm
N_1	Ar4m, Ar4Nm	Ar4m, Ar4Nm, Br4m, Br4Nm Ø	B, Br3, Br4m, Br4Nm ή A, Ar4m, Ar4Nm*	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-
		Βλ. σημείο 5.1.2.1· επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου εφόσον το κάθισμα είναι μέσα σε πέρασμα	Βλ. σημείο 5.1.6· επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου εφόσον το αλεξήνεμο δεν βρίσκεται μέσα στη ζώνη αναφοράς			
N_2	Br3, Br4m, Br4Nm ή Ar4m, Ar4Nm* Βλ. σημείο 5.1.6· επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου εφόσον το αλεξήνεμο βρίσκεται εκτός της ζώνης αναφοράς ή για κάθισμα με όργανο χειρισμού διεύθυνσης μπροστά	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, ή A, Ar4m, Ar4Nm* Βλ. σημείο 5.1.6· επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου εφόσον το αλεξήνεμο δεν βρίσκεται μέσα στη ζώνη αναφοράς	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

Ελάχιστες απαιτήσεις για τις ζώνες ασφαλείας και τους συσπειρωτήρες						
Κατηγορία οχήματος	Θέσεις καθημένων με μέτωπο προς τα εμπρός				Θέσεις καθημένων με	Πλευρικές θέσεις καθημένων
	Εξωτερικές θέσεις καθημένων		Κεντρικές θέσεις καθημένων			
	Εμπρόσθιες	Εκτός από εμπρόσθιες	Εμπρόσθιες	Εκτός από εμπρόσθιες		
N_3	Br3, Br4m, Br4Nm ή Ar4m, Ar4Nm* Βλ. σημείο 5.1.6· επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου εφόσον το αλεξήνεμο βρίσκεται εκτός της ζώνης αναφοράς ή για κάθισμα με όργανο χειρισμού διεύθυνσης μπροστά	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm, ή A, Ar4m, Ar4Nm* Βλ. σημείο 5.1.6· επιτρέπεται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου εφόσον το αλεξήνεμο δεν βρίσκεται μέσα στη ζώνη αναφοράς	B, Br3, Br4m, Br4Nm	B, Br3, Br4m, Br4Nm	-

A: ζώνη 3 σημείων (κάτω του υπογαστρίου και διαγώνια)
B: ζώνη 2 σημείων (κάτω του υπογαστρίου)
r: συσπειρωτήρας
m: συσπειρωτήρας κατεπείγουσας ασφάλισης με πολλαπλή ευαισθησία
3: συσπειρωτήρας αυτόματης ασφάλισης
4: συσπειρωτήρας κατεπείγουσας ασφάλισης
N: ανώτερο όριο απόκρισης
*: αναφέρεται στο σημείο 5.1.6 του παρόντος κανονισμού
Ø: αναφέρεται στο σημείο 5.1.2.1 του παρόντος κανονισμού
●: αναφέρεται στο σημείο 5.1.7 του παρόντος κανονισμού
(Βλ. σημεία 2.12.3 και 2.12.5 του παρόντος κανονισμού)

Z: Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού: Στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας X, ο εμπρόσθιος εξωτερικός υαλοπίνακας ή επιφάνεια με μέτωπο προς τα εμπρός θεωρείται αλεξήνεμο.

Σημείωση α: Σε όλες τις περιπτώσεις είναι δυνατόν να τοποθετείται ζώνη ασφαλείας τύπου S αντί ζώνης τύπου A ή B, εφόσον οι αγκυρώσεις που χρησιμοποιούνται συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 14 του ΟΗΕ.

Όταν μια ζώνη τύπου σαγής έχει εγκριθεί ως ζώνη τύπου S, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η χρήση της ζώνης κάτω του υπογαστρίου, των ιμάντων ώμου και πιθανώς ενός ή δύο συσπειρωτήρων, ο κατασκευαστής/αιτών μπορεί να παρέχει έναν ή δύο ιμάντες μεταξύ των ποδιών, συμπεριλαμβανομένων των εξαρτημάτων στερέωσης για τις αγκυρώσεις τους. Αυτές οι πρόσθετες αγκυρώσεις δεν χρειάζεται να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 14 του ΟΗΕ.

Σημείωση β: Στα οχήματα M_2 και M_3 όλων των κλάσεων, τα καθίσματα με μέτωπο προς τα εμπρός τα οποία βλέπουν προς ενσωματωμένα συστήματα συγκράτησης παιδιών είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με ζώνες ασφαλείας τύπου Ar.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Απαιτήσεις για την εγκατάσταση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης ενηλίκων στα καθίσματα με μέτωπο προς τα εμπρός των μηχανοκίνητων οχημάτων, για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX και συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-size

1. Συμβατότητα με τα συστήματα συγκράτησης παιδιών

1.1. Ο κατασκευαστής του οχήματος περιλαμβάνει στις οδηγίες χρήσης του οχήματος συμβουλές σχετικά με την καταλληλότητα κάθε θέσης καθημένου για την τοποθέτηση συστημάτων συγκράτησης παιδιών. Οι πληροφορίες αυτές δίνονται με εικονογράμματα, ή στην εθνική γλώσσα, ή τουλάχιστον σε μία από τις γλώσσες, της χώρας όπου διατίθεται προς πώληση το όχημα.

Για κάθε θέση καθημένου με μέτωπο προς τα εμπρός και για κάθε προσδιοριζόμενη θέση ISOFIX, ο κατασκευαστής του οχήματος επισημαίνει:

α) αν η θέση καθημένου είναι κατάλληλη για συστήματα συγκράτησης παιδιών «καθολικής» κατηγορίας (βλ. σημείο 1.2 παρακάτω)· και/ή

β) αν η θέση καθημένου είναι κατάλληλη για συστήματα συγκράτησης παιδιών i-size (βλ. σημείο 1.4 παρακάτω)· και/ή

γ) αν η θέση καθημένου είναι κατάλληλη για συστήματα συγκράτησης παιδιών εφοδιασμένα με εξαρτήματα στερέωσης κάτω πρόσδεσης· και/ή

δ) αν η θέση καθημένου είναι κατάλληλη για συστήματα συγκράτησης παιδιών πέραν των προαναφερόμενων (βλ. π.χ. σημείο 1.3 παρακάτω).

Αν μια θέση καθημένου είναι κατάλληλη μόνο για συστήματα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα εμπρός, αυτό πρέπει επίσης να δηλώνεται στις οδηγίες χρήσης του οχήματος.

Επιπλέον των πληροφοριών ανωτέρω για τον χρήστη του οχήματος, οι κατασκευαστές οχημάτων καθιστούν διαθέσιμες τις πληροφορίες που ορίζονται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος. Για παράδειγμα, οι πληροφορίες αυτές μπορεί να περιέχονται σε ξεχωριστά παραρτήματα των οδηγιών χρήσης του οχήματος, ή σε τεχνικές περιγραφές του οχήματος ή σε ειδική ιστοσελίδα. Η τοποθεσία όπου βρίσκονται οι πληροφορίες παρέχεται στις οδηγίες χρήσης του οχήματος.

1.2. Ως σύστημα συγκράτησης παιδιών της «καθολικής» κατηγορίας νοείται σύστημα συγκράτησης παιδιών που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την «καθολική» κατηγορία της σειράς τροποποιήσεων 04 του κανονισμού αριθ. 44 του ΟΗΕ (ή μεταγενέστερων τροποποιήσεών του) ή με μία από τις καθολικές κατηγορίες του κανονισμού αριθ. 129 του ΟΗΕ (ή μεταγενέστερων τροποποιήσεών του). Οι θέσεις που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως κατάλληλες για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών της καθολικής κατηγορίας συμμορφώνονται με τις διατάξεις των προσαρτημάτων 1 και 5 του παρόντος παραρτήματος.

1.3. Ως σύστημα συγκράτησης παιδιών ISOFIX νοείται σύστημα συγκράτησης παιδιών που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το συμπλήρωμα 5 της σειράς τροποποιήσεων 03 του κανονισμού αριθ. 44 του ΟΗΕ (ή μεταγενέστερων τροποποιήσεών του) ή σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 129 (ή μεταγενέστερες τροποποιήσεις του). Οι θέσεις που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως κατάλληλες για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX συμμορφώνονται με τις διατάξεις του προσαρτήματος 2 του παρόντος παραρτήματος.

1.4. Ως σύστημα συγκράτησης παιδιών i-Size νοείται σύστημα συγκράτησης παιδιών που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την κατηγορία i-Size του κανονισμού αριθ. 129 του ΟΗΕ. Οι θέσεις καθημένων που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως κατάλληλες για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size συμμορφώνονται με τις διατάξεις των προσαρτημάτων 2 και 5 του παρόντος παραρτήματος.

Παράρτημα 6 — Προσάρτημα 1

Διατάξεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών «καθολικής» κατηγορίας που εγκαθίστανται μαζί με τον εξοπλισμό των ζωνών ασφαλείας του οχήματος

1. Γενικά

1.1. Η διαδικασία δοκιμής και οι απαιτήσεις του παρόντος προσαρτήματος χρησιμοποιούνται με σκοπό να προσδιοριστεί κατά πόσον οι θέσεις καθημένων είναι κατάλληλες για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών «καθολικής» κατηγορίας.

1.2. Οι δοκιμές πραγματοποιούνται είτε στο ίδιο το όχημα είτε σε αντιπροσωπευτικό τμήμα του οχήματος.

2. Διαδικασία της δοκιμής

2.1. Το κάθισμα προσαρμόζεται στην πιο πίσω και πιο χαμηλή θέση.

2.2. Η πλάτη του καθίσματος προσαρμόζεται σύμφωνα με τη γωνία που έχει ορίσει ο κατασκευαστής. Αν δεν υπάρχει σχετική προδιαγραφή, σχηματίζεται γωνία 25 μοιρών από την κατακόρυφο ή την πλησιέστερη σταθερή θέση της πλάτης του καθίσματος.

2.3. Η αγκύρωση του ώμου τίθεται στη χαμηλότερη θέση.

2.4. Επάνω στην πλάτη και στο μαξιλάρι του καθίσματος τοποθετείται βαμβακερό ύφασμα.

2.5. Τοποθετείται το εξάρτημα (όπως περιγράφεται στο σχήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος) επάνω στο κάθισμα του οχήματος.

2.6. Αν η θέση καθημένου είναι σχεδιασμένη για να δέχεται καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο και προς τα εμπρός ή προς τα πίσω, ακολουθούνται τα σημεία 2.6.1, 2.7, 2.8, 2.9 και 2.10 παρακάτω. Αν η θέση καθημένου είναι σχεδιασμένη για να δέχεται μόνο καθολικό σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα εμπρός, ακολουθούνται τα σημεία 2.6.2, 2.7, 2.8, 2.9 και 2.10 παρακάτω.

2.6.1. Τοποθετείται ο ιμάντας της ζώνης ασφαλείας γύρω από το εξάρτημα περίπου στην ορθή θέση όπως δείχνουν τα σχήματα 2 και 3 και κατόπιν ασφαλίζεται η πόρπη.

2.6.2. Τοποθετείται η ζώνη κάτω του υπογαστρίου περίπου στην ορθή θέση γύρω από το χαμηλότερο σημείο της ιδιοδιάταξης με ακτίνα 150 mm, όπως φαίνεται στο σχήμα 3, και κατόπιν ασφαλίζεται η πόρπη.

2.7. Εξασφαλίζεται ότι η ιδιοδιάταξη είναι τοποθετημένη με το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας της εντός ± 25 mm από το κατακόρυφο επίπεδο συμμετρίας της θέσης καθημένου.

2.8. Εξασφαλίζεται ότι αφαιρείται τυχόν χαλάρωση του ιμάντα. Χρησιμοποιείται επαρκής δύναμη για να αφαιρεθεί η χαλάρωση του ιμάντα χωρίς όμως να ασκείται τάση.

2.9. Ασκείται πίεση 100 N ± 10 N προς τα πίσω στο κέντρο του μετώπου της ιδιοδιάταξης, παράλληλα προς την κάτω επιφάνεια, και κατόπιν παύει η άσκηση της πίεσης.

2.10. Ασκείται πίεση 100 N ± 10 N κατακόρυφα προς τα κάτω στο κέντρο της άνω επιφάνειας της ιδιοδιάταξης, και κατόπιν παύει η άσκηση της πίεσης.

3. Απαιτήσεις

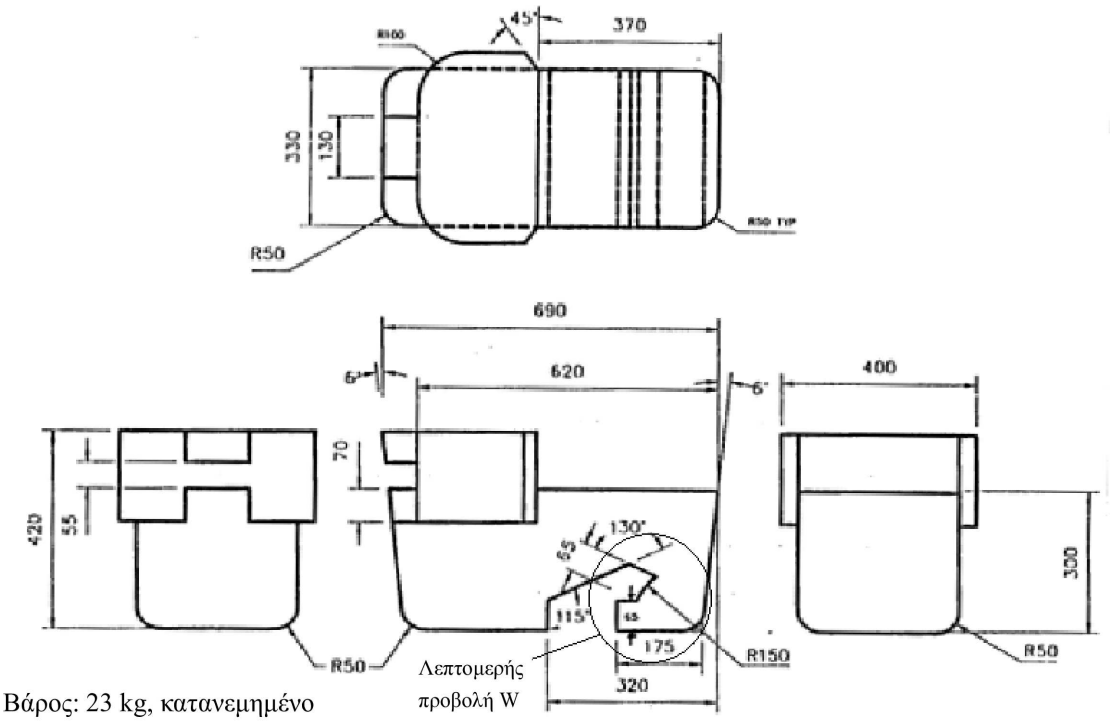
3.1. Η βάση της ιδιοδιάταξης αγγίζει το εμπρός και το πίσω μέρος της επιφάνειας του μαξιλαριού του καθίσματος. Εάν δεν το αγγίζει λόγω του κενού που αφήνει η ζώνη ασφαλείας με την ιδιοδιάταξη δοκιμής, το κενό καλύπτεται μέχρι την κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης δοκιμής.

3.2. Το τμήμα της ζώνης κάτω του υπογαστρίου αγγίζει την ιδιοδιάταξη και από τις δύο πλευρές στο πίσω μέρος της διαδρομής περιτύλιξης της ζώνης (βλ. σχήμα 3). Το πλέγμα της ζώνης ασφαλείας καλύπτει πάντοτε τα σημεία BP στα δεξιά και τα αριστερά άκρα της κυρτωμένης άκρης· η ακριβής θέση του σημείου BP στην κυρτωμένη άκρη υποδεικνύεται στη λεπτομερή προβολή W του σχήματος 1.

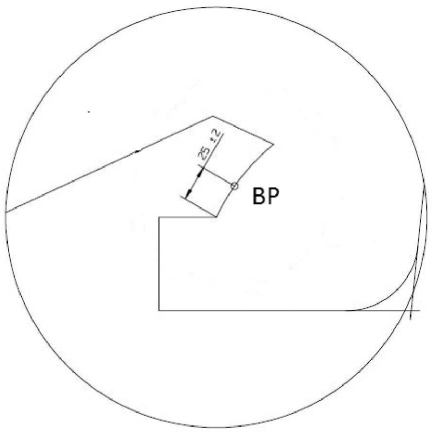
3.3. Αν δεν πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις με τις προσαρμογές που ορίζονται στα σημεία 2.1, 2.2 και 2.3 ανωτέρω, το κάθισμα, η πλάτη του καθίσματος και οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας προσαρμόζονται σε άλλη θέση που υποδεικνύει ο κατασκευαστής για τη συνήθη χρήση, οπότε επαναλαμβάνεται η ανωτέρω διαδικασία εγκατάστασης και επαληθεύεται εκ νέου κατά πόσο πληρούνται οι απαιτήσεις. Αυτή η εναλλακτική θέση περιλαμβάνεται ως πληροφορία στον πίνακα 1 που παρατίθεται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος.

Σχήμα 1

Προδιαγραφές της ιδιοδιάταξης (όλες οι διαστάσεις σε mm)



Βάρος: 23 kg, κατανεμημένο ομοιόμορφα

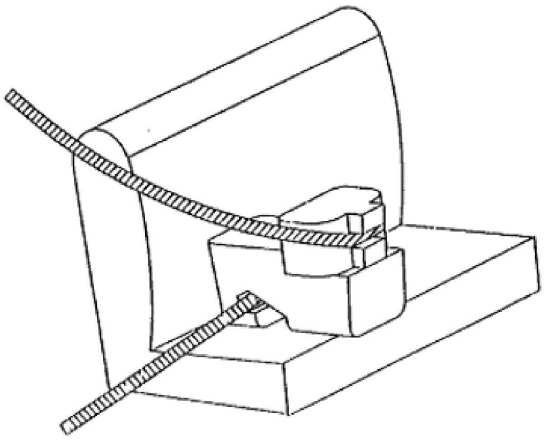


Λεπτομερής προβολή W

Σχήμα 2

Εγκατάσταση ιδιοδιάταξης σε κάθισμα οχήματος

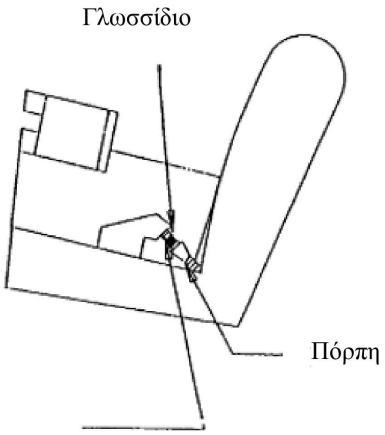
(βλ. σημείο 2.6.1)



Σχήμα 3

Έλεγχος συμβατότητας

(βλ. σημεία 2.6.1 και 3.2)



Φαίνεται μόνη η ζώνη κάτω του υπογαστρίου

Παράρτημα 6 — Προσάρτημα 2

Διατάξεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX, με μέτωπο προς τα εμπρός και με μέτωπο προς τα πίσω, «καθολικής» και «οιονεί καθολικής» κατηγορίας, σε θέσεις ISOFIX ή i-Size

1. Γενικά

1.1. Η διαδικασία δοκιμής και οι απαιτήσεις του παρόντος προσαρτήματος χρησιμοποιούνται με σκοπό να προσδιοριστεί κατά πόσον οι θέσεις πρόσδεσης ISOFIX είναι κατάλληλες για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών ISOFIX καθολικής και οιονεί καθολικής κατηγορίας, καθώς και με σκοπό να προσδιοριστεί η καταλληλότητα των θέσεων καθημένων i-Size για την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size.

1.2. Ως σύστημα συγκράτησης παιδιών καθολικής κατηγορίας νοείται σύστημα συγκράτησης παιδιών που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την «καθολική» κατηγορία του συμπληρώματος 5 της σειράς τροποποιήσεων 03 του κανονισμού αριθ. 44 του ΟΗΕ (ή των μεταγενέστερων τροποποιήσεών του). Οι θέσεις καθημένων που ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως κατάλληλες για την εγκατάσταση διατάξεων συγκράτησης παιδιών καθολικής κατηγορίας συμμορφώνονται με τις διατάξεις του προσαρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.

2. Διαδικασία της δοκιμής

Οι θέσεις ISOFIX στο όχημα, όπως έχουν οριστεί από τον κατασκευαστή του οχήματος, ελέγχονται για να εξασφαλιστεί ότι είναι δυνατόν να δεχτούν τις ιδιοδιατάξεις του συστήματος συγκράτησης παιδιών που απαριθμούνται στο σημείο 4 του παρόντος προσαρτήματος. Όταν ο κατασκευαστής του οχήματος έχει υποδείξει ότι η θέση ή οι θέσεις ISOFIX επιτρέπουν την εγκατάσταση συγκεκριμένης ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών, θεωρείται δεδομένο ότι μπορούν να εγκατασταθούν και μικρότερες ιδιοδιατάξεις ιδίου προσανατολισμού.

Οι θέσεις καθημένων i-Size, όπως ορίζονται από τον κατασκευαστή του οχήματος, ελέγχονται ώστε να εξασφαλιστεί ότι είναι δυνατό να δεχτούν τόσο την ιδιοδιάταξη συστήματος συγκράτησης παιδιών ISO/R2 όσο και την ιδιοδιάταξη ISO/F2X (βλ. σημείο 4 του παρόντος παραρτήματος), συμπεριλαμβανομένου του εκτιμώμενου όγκου του υποστηρίγματος i-Size.

Τόσο για τις θέσεις ISOFIX όσο και για τις θέσεις i-Size, εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:

2.1. Κατά τον έλεγχο μιας ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών σε κάθισμα, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, το κάθισμα αυτό μπορεί να προσαρμόζεται κατά μήκος στην απώτερη πίσω θέση του και στη χαμηλότερη θέση του.

2.2. Η πλάτη του καθίσματος προσαρμόζεται στη θέση που έχει ορίσει ο κατασκευαστής και η διάταξη συγκράτησης της κεφαλής προσαρμόζεται στη χαμηλότερη και στην απώτερη πίσω θέση. Ελλείψει προδιαγραφών, χρησιμοποιείται γωνία της πλάτης του καθίσματος που να αντιστοιχεί σε γωνία του κορμού 25° από τον κάθετο άξονα ή από την πλησιέστερη σταθερή θέση της.

Κατά τον έλεγχο μιας ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών σε πίσω κάθισμα, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, η θέση καθημένου του οχήματος που βρίσκεται μπροστά από το εν λόγω πίσω κάθισμα δύναται να προσαρμοστεί κατά μήκος προς τα εμπρός, αλλά όχι περισσότερο από τη μέση θέση μεταξύ της απώτερης πίσω και της απώτερης έμπροσθεν θέσης. Η γωνία της πλάτης του καθίσματος μπορεί επίσης να προσαρμοστεί, αλλά όχι σε περισσότερο ορθή γωνία από εκείνη που αντιστοιχεί σε γωνία του κορμού 15°.

2.3. Επάνω στην πλάτη και στο μαξιλάρι του καθίσματος τοποθετείται βαμβακερό ύφασμα.

2.4. Η ιδιοδιάταξη συστήματος συγκράτησης παιδιών τοποθετείται, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, πάνω στην θέση ISOFIX ή i-Size.

2.5. Προς το σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX, στο κέντρο μεταξύ των αγκυρώσεων ISOFIX, ασκείται πίεση 100 N ± 10 N, παράλληλα προς την κάτω επιφάνεια, και κατόπιν παύει η άσκηση της πίεσης.

2.6. Η ιδιοδιάταξη συστήματος συγκράτησης παιδιών τοποθετείται, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, στο σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX.

2.7. Ασκείται πίεση 100 N ± 10 N κατακόρυφα προς τα κάτω στο κέντρο της άνω επιφάνειας της ιδιοδιάταξης, και κατόπιν παύει η άσκηση της πίεσης.

3. Απαιτήσεις

Οι ακόλουθοι όροι δοκιμής εφαρμόζονται για τις ιδιοδιατάξεις του συστήματος συγκράτησης παιδιών, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, όταν εγκαθίστανται στη θέση ISOFIX και/ή i-Size. Δεν απαιτείται η δυνατότητα μετακίνησης των ιδιοδιατάξεων του συστήματος συγκράτησης παιδιών, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, μέσα και έξω από τη θέση ISOFIX και/ή i-Size με αυτούς τους όρους.

3.1. Θα πρέπει να είναι δυνατή η εγκατάσταση των ιδιοδιατάξεων του συστήματος συγκράτησης παιδιών, με ή χωρίς τον εκτιμώμενο όγκο εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size, χωρίς παρεμβολές στο εσωτερικό του οχήματος. Η βάση της ιδιοδιάταξης πρέπει να έχει γωνία πρόνευσης 15° ± 10°, επάνω από το οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το σύστημα αγκυρώσεων ISOFIX. Τα εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX, σύμφωνα με τη λεπτομερή προβολή Υ των σχημάτων 1 έως 9, μπορούν να προσαρμοστούν κατά μήκος μεταξύ − 10 mm και + 70 mm για τη διευκόλυνση του ελέγχου παρεμβολής. Τα σχήματα παρουσιάζουν τις θέσεις καθημένων σε θέση πλήρους έκτασης.

3.2. Τυχόν αγκύρωση άνω πρόσδεσης ISOFIX παραμένει προσβάσιμη.

3.3. Εάν δεν πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις με τις προσαρμογές που ορίζονται στο παραπάνω σημείο 2, τα καθίσματα, οι πλάτες των καθισμάτων και οι διατάξεις συγκράτησης της κεφαλής μπορούν να προσαρμοστούν σε άλλες θέσεις που υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή για τη συνήθη χρήση και, στη συνέχεια, επαναλαμβάνεται η παραπάνω διαδικασία εγκατάστασης και επαληθεύεται κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις. Αυτές οι εναλλακτικές θέσεις περιγράφονται στις οδηγίες χρήσης του οχήματος και περιλαμβάνονται στις πληροφορίες που παρατίθενται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος. Τα καθίσματα επιβατών έμπροσθεν των θέσεων καθημένων i-Size μπορούν επίσης να μετακινηθούν σε θέση μπροστά από την κανονική θέση χρήσης. Στις περιπτώσεις αυτές, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στις οδηγίες χρήσης του οχήματος ότι η αντίστοιχη θέση επιβάτη δεν πρέπει να καταλαμβάνεται όταν βρίσκεται σε αυτή τη θέση.

3.4. Εάν δεν πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις κατά την παρουσία ορισμένων αποσπώμενων στοιχείων εσωτερικής διαρρύθμισης, τα στοιχεία αυτά δύνανται να αφαιρεθούν και, στη συνέχεια, πρέπει να επαληθευθεί εκ νέου κατά πόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του σημείου 3. Σε αυτή την περίπτωση, οι σχετικές πληροφορίες περιλαμβάνονται στον πίνακα 1 του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος.

4. Μέγεθος του περιγράμματος των ιδιοδιατάξεων συστήματος συγκράτησης παιδιών ISOFIX:

— ISO/F3: Πλήρους ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός

— ISO/F2: Μειωμένου ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός

— ISO/F2X: Μειωμένου ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός

— ISO/R3: Πλήρους μεγέθους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω

— ISO/R2: Μειωμένου μεγέθους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω

— ISO/R2X: Μειωμένου μεγέθους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω

— ISO/R1: Σύστημα συγκράτησης βρεφών με μέτωπο προς τα πίσω

— ISO/L1: Σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς την αριστερή πλευρά (πορτ-μπεμπέ)

— ISO/L2: Σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τη δεξιά πλευρά (πορτ-μπεμπέ)

Οι ανωτέρω ιδιοδιατάξεις κατασκευάζονται με μάζα μεταξύ 10 και 13 kg +/− 1 kg και έχουν κατάλληλη αντοχή και ακαμψία ώστε να ανταποκρίνονται στις λειτουργικές απαιτήσεις, σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

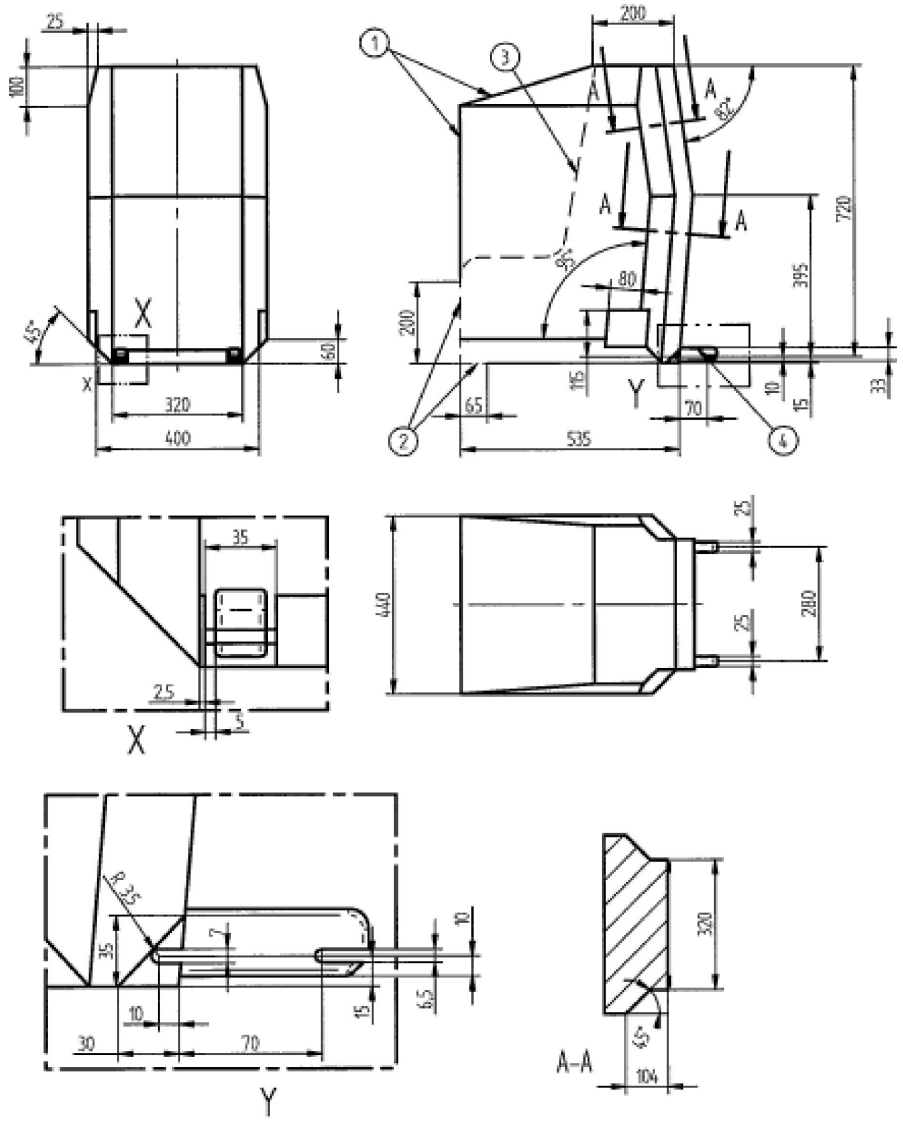
Ιδιοδιάταξη	Μάζα (kg)	Ανοχή (kg)
R1 [a]	10	± 1
R2 / R2X [a]	10	± 1
R3	13	± 1
L1 / L2	13	± 1
F2 / F2X [a]	13	± 1
F3	13	± 1

[a] έχει ληφθεί υπόψη η μάζα βάσης ISOFIX.

4.1. Περίγραμμα πλήρους ύψους συστήματος συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός

Σχήμα 1

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/F3 για πλήρους ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός (ύψος 720 mm) — ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ISOFIX A



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1 Όρια της κίνησης προς τα εμπρός και προς τα πάνω.

2 Με τη διακεκομμένη γραμμή επισημαίνεται η περιοχή όπου επιτρέπεται να προεξέχει υποστήριγμα

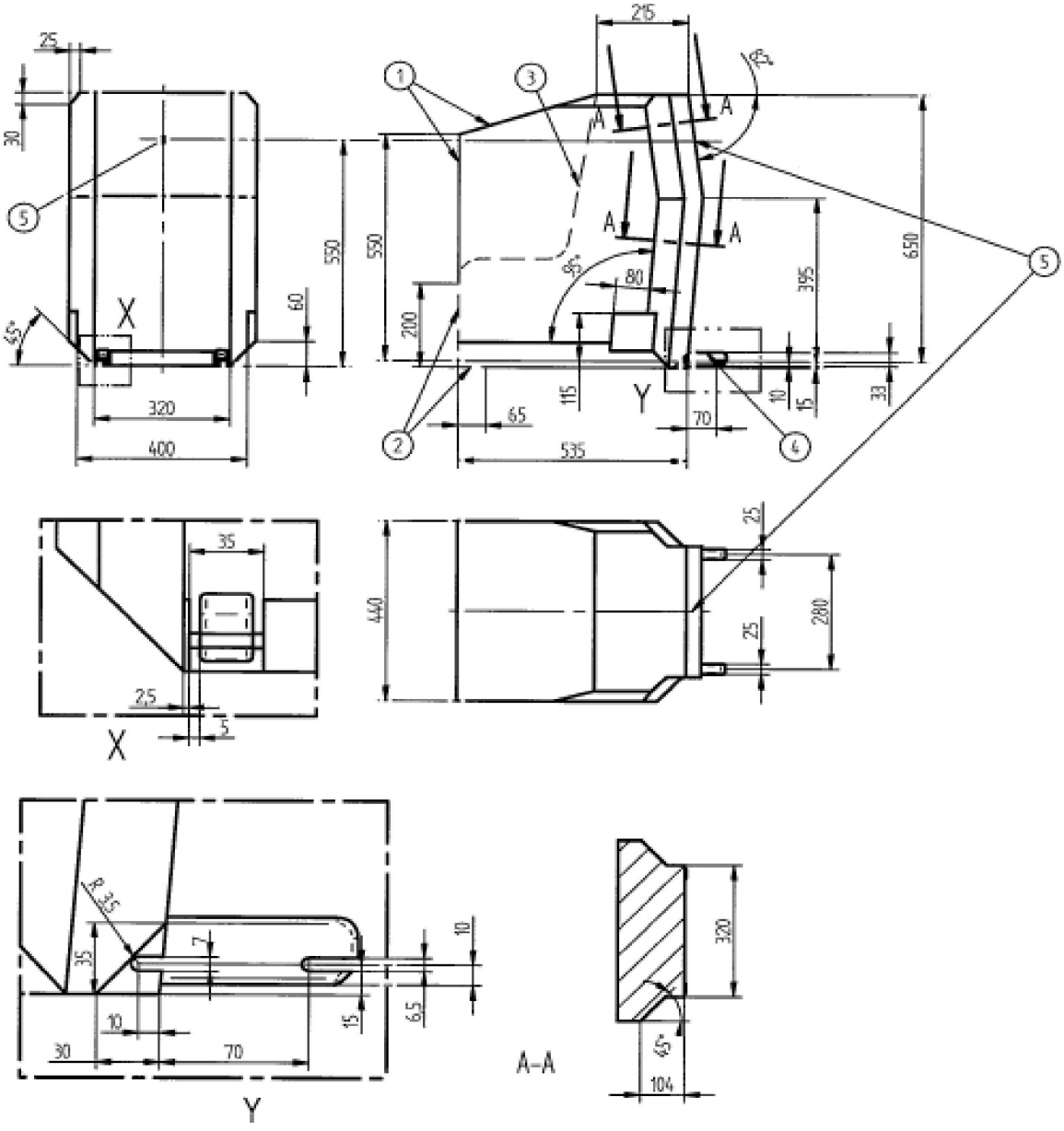
3 Άνευ αντικειμένου

4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.2. Μειωμένου ύψους σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα εμπρός

Σχήμα 2

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/F2 για μειωμένου ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός (ύψος 650 mm) — ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ISOFIX B



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1 Όρια της κίνησης προς τα εμπρός και προς τα πάνω

2 Με τη διακεκομμένη γραμμή επισημαίνεται η περιοχή όπου επιτρέπεται να προεξέχει υποστήριγμα

3 Άνευ αντικειμένου

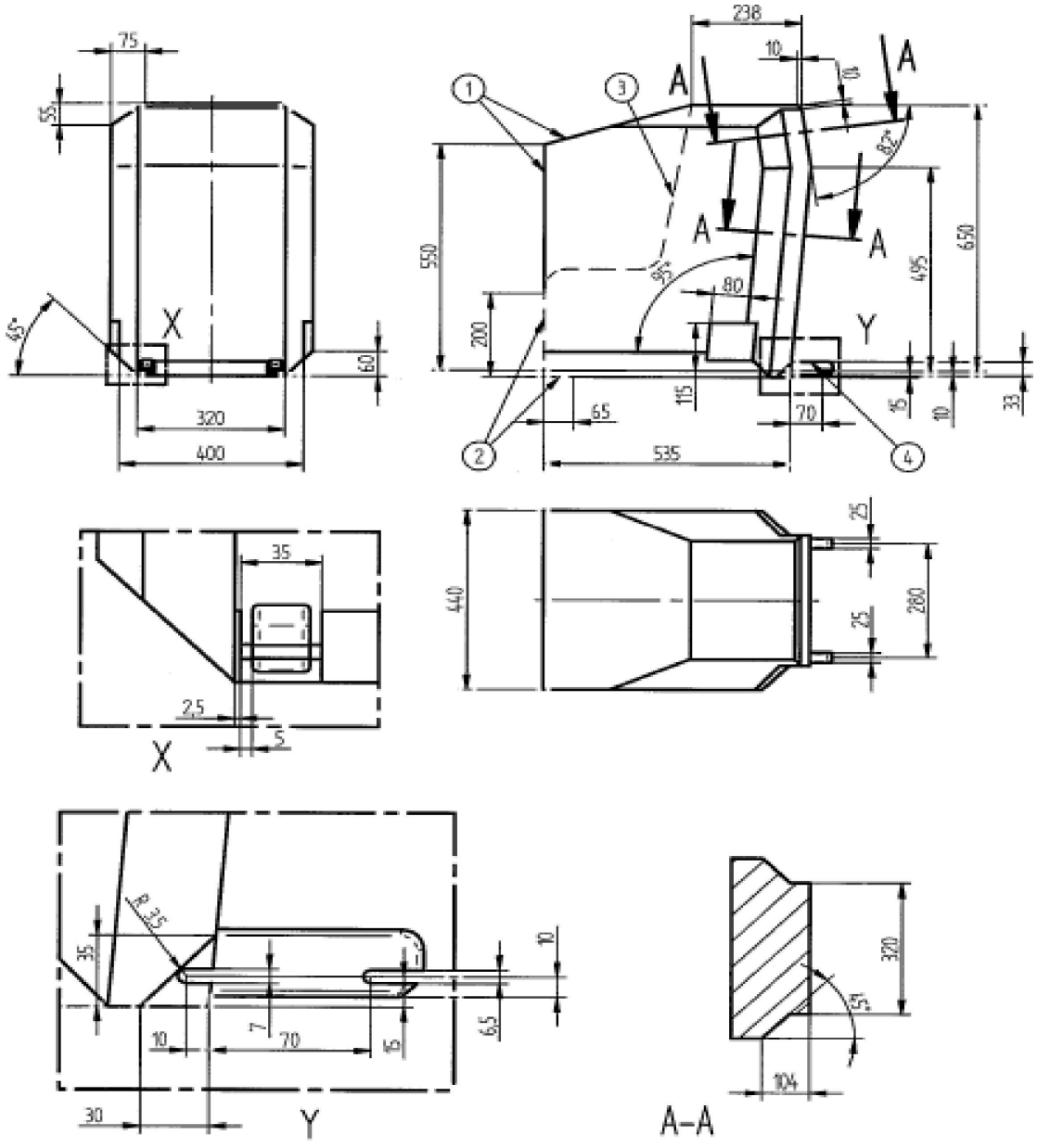
4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

5 Σημείο στερέωσης για τον ιμάντα άνω πρόσδεσης.

4.3. Περίγραμμα μειωμένου ύψους συστήματος συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός, δεύτερη έκδοση της πίσω επιφάνειας

Σχήμα 3

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/F2X για μειωμένου ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα εμπρός, δεύτερη έκδοση της πίσω επιφάνειας (ύψος 650 mm) — ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ISOFIX B1



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1 Όρια της κίνησης προς τα εμπρός και προς τα πάνω

2 Με τη διακεκομμένη γραμμή επισημαίνεται η περιοχή όπου επιτρέπεται να προεξέχει υποστήριγμα

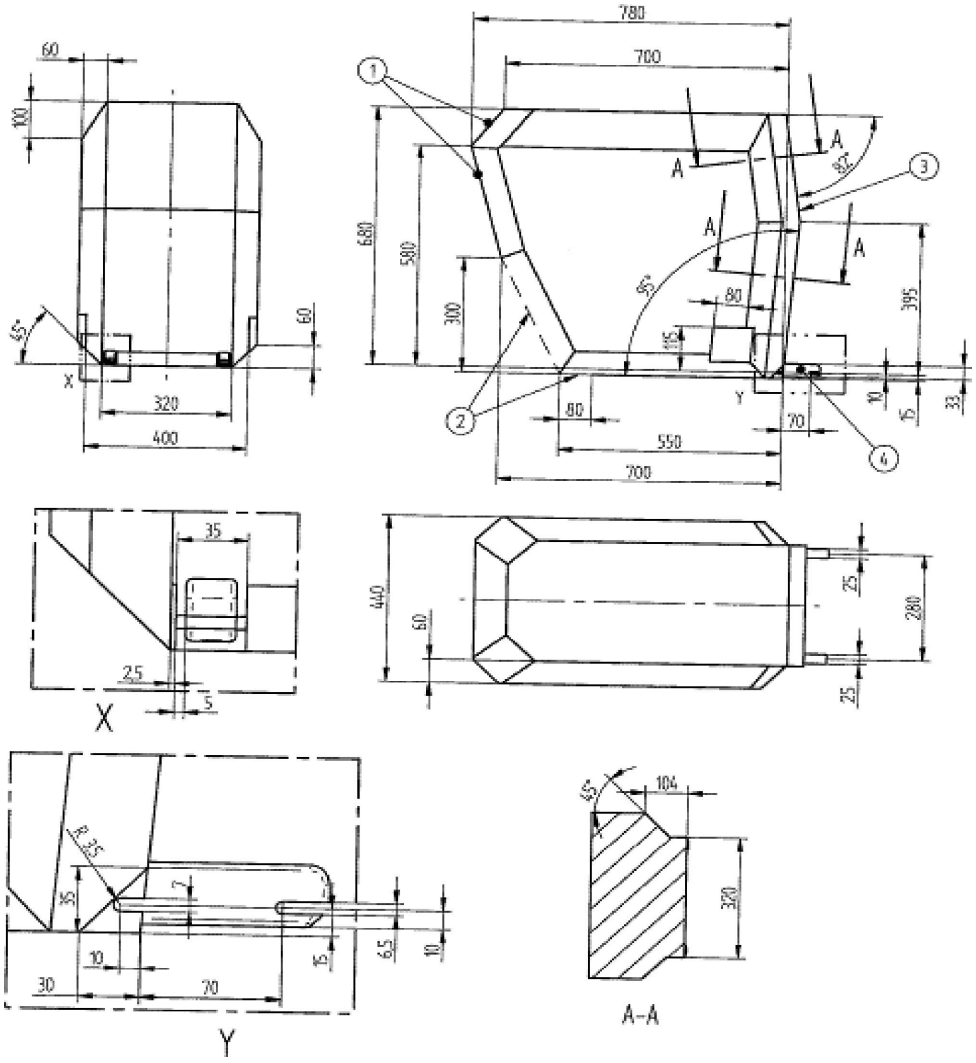
3 Άνευ αντικειμένου

4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.4. Περίγραμμα πλήρους ύψους συστήματος συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω

Σχήμα 4

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/R3 για πλήρους ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω — ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ISOFIX C



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1 Όρια της κίνησης προς τα πίσω και προς τα πάνω.

2 Με τη διακεκομμένη γραμμή επισημαίνεται η περιοχή όπου επιτρέπεται να προεξέχει υποστήριγμα

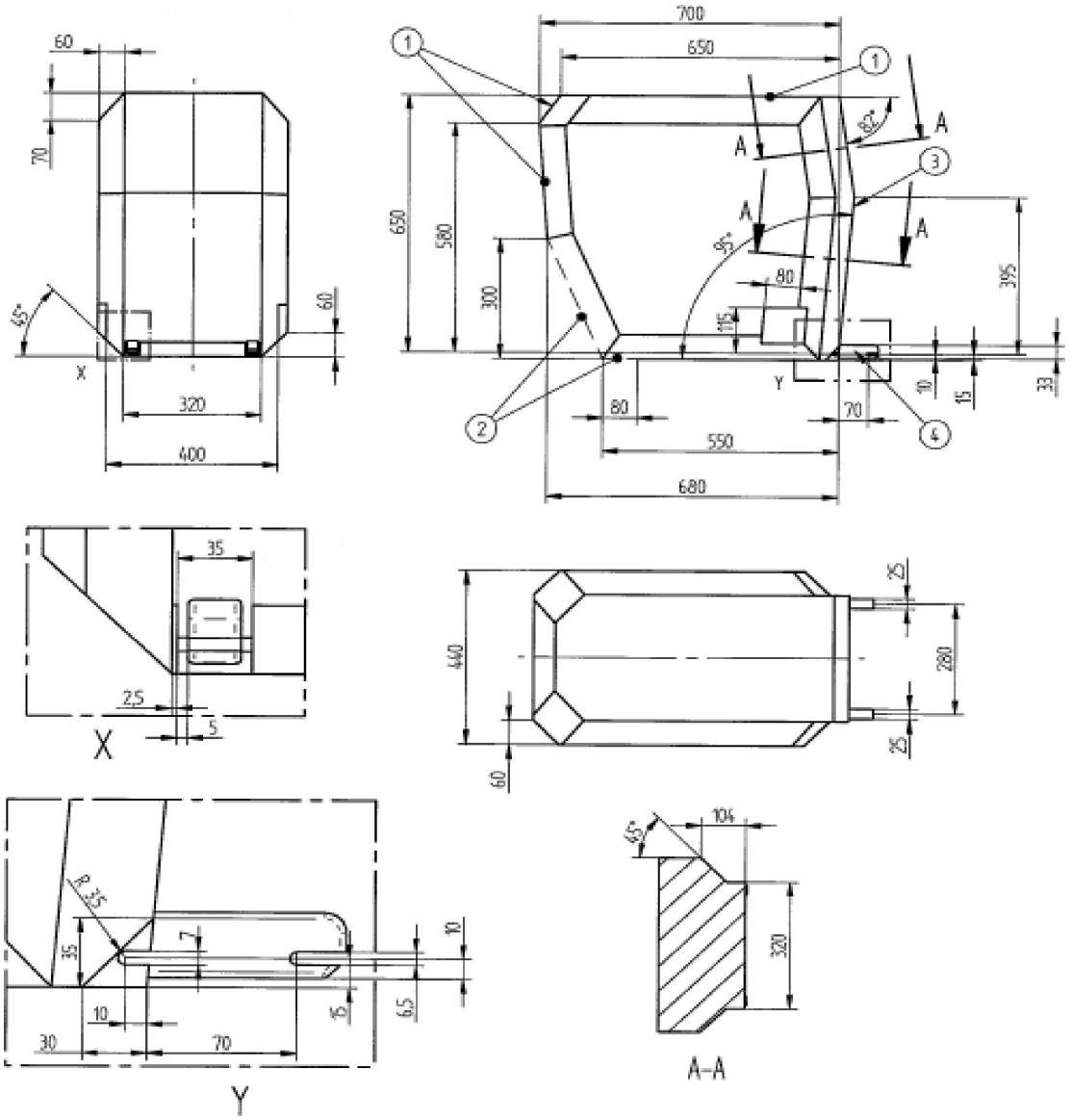
3 Ο περιορισμός προς τα πίσω (στα δεξιά του σχήματος) αντιστοιχεί στο περίγραμμα με μέτωπο προς τα εμπρός του σχήματος 2.

4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.5. Περίγραμμα μειωμένου ύψους συστήματος συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω

Σχήμα 5

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/R2 για μειωμένου ύψους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω — ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ISOFIX D



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1 Όρια της κίνησης προς τα πίσω και προς τα πάνω.

2 Περιοχή με διακεκομμένες γραμμές όπου επιτρέπεται να προεξέχει υποστήριγμα ή παρόμοιο στοιχείο συστήματος συγκράτησης παιδιών συγκεκριμένου οχήματος.

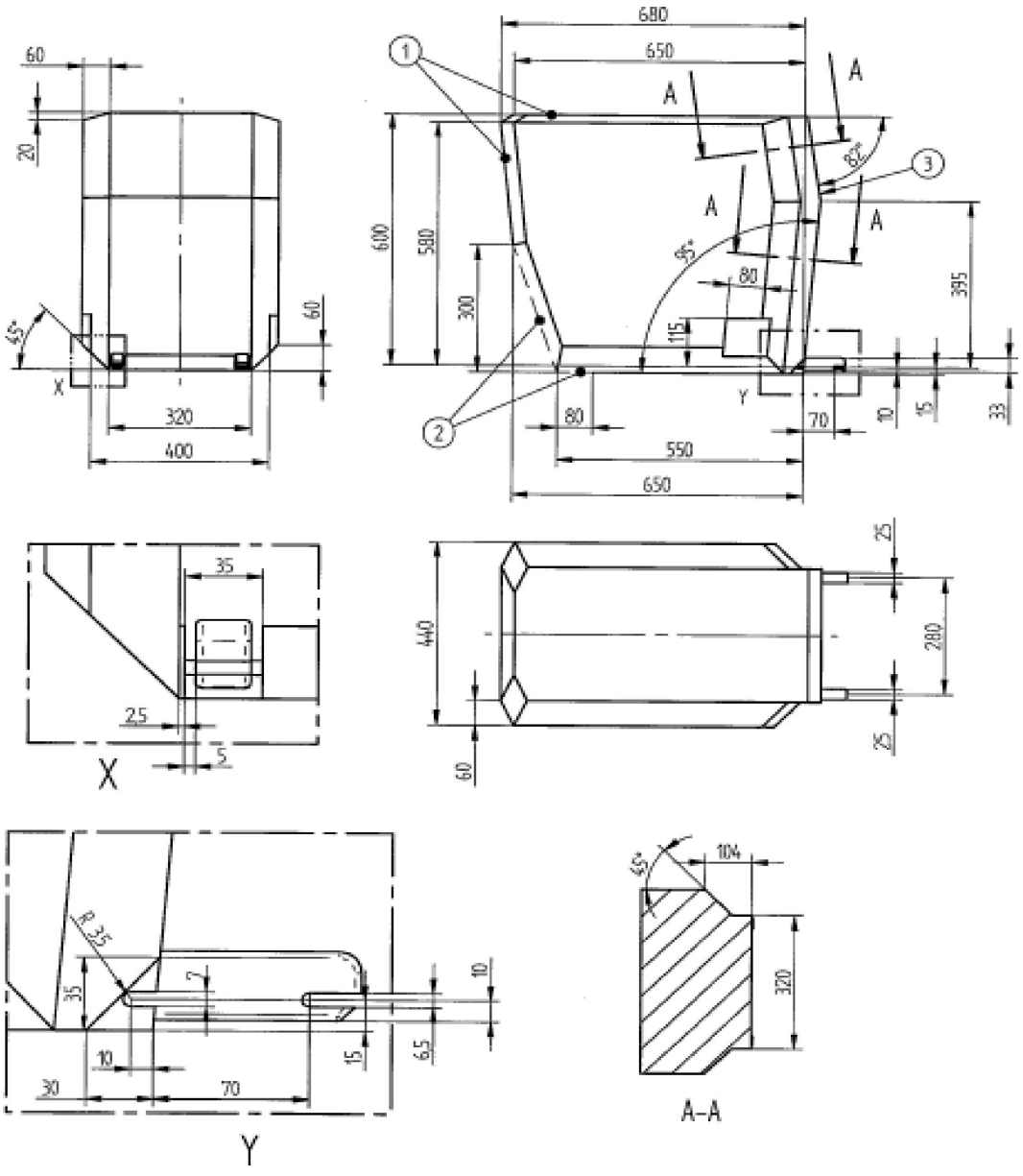
3 Ο περιορισμός προς τα πίσω (στα δεξιά του σχήματος) αντιστοιχεί στο περίγραμμα με μέτωπο προς τα εμπρός του σχήματος 2.

4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.6. Περίγραμμα συστήματος συγκράτησης βρεφών με μέτωπο προς τα πίσω

Σχήμα 6

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/R1 για σύστημα συγκράτησης βρεφών με μέτωπο προς τα πίσω — ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ ISOFIX E



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1 Όρια της κίνησης προς τα πίσω και προς τα πάνω.

2 Με τη διακεκομμένη γραμμή επισημαίνεται η περιοχή όπου επιτρέπεται να προεξέχει υποστήριγμα

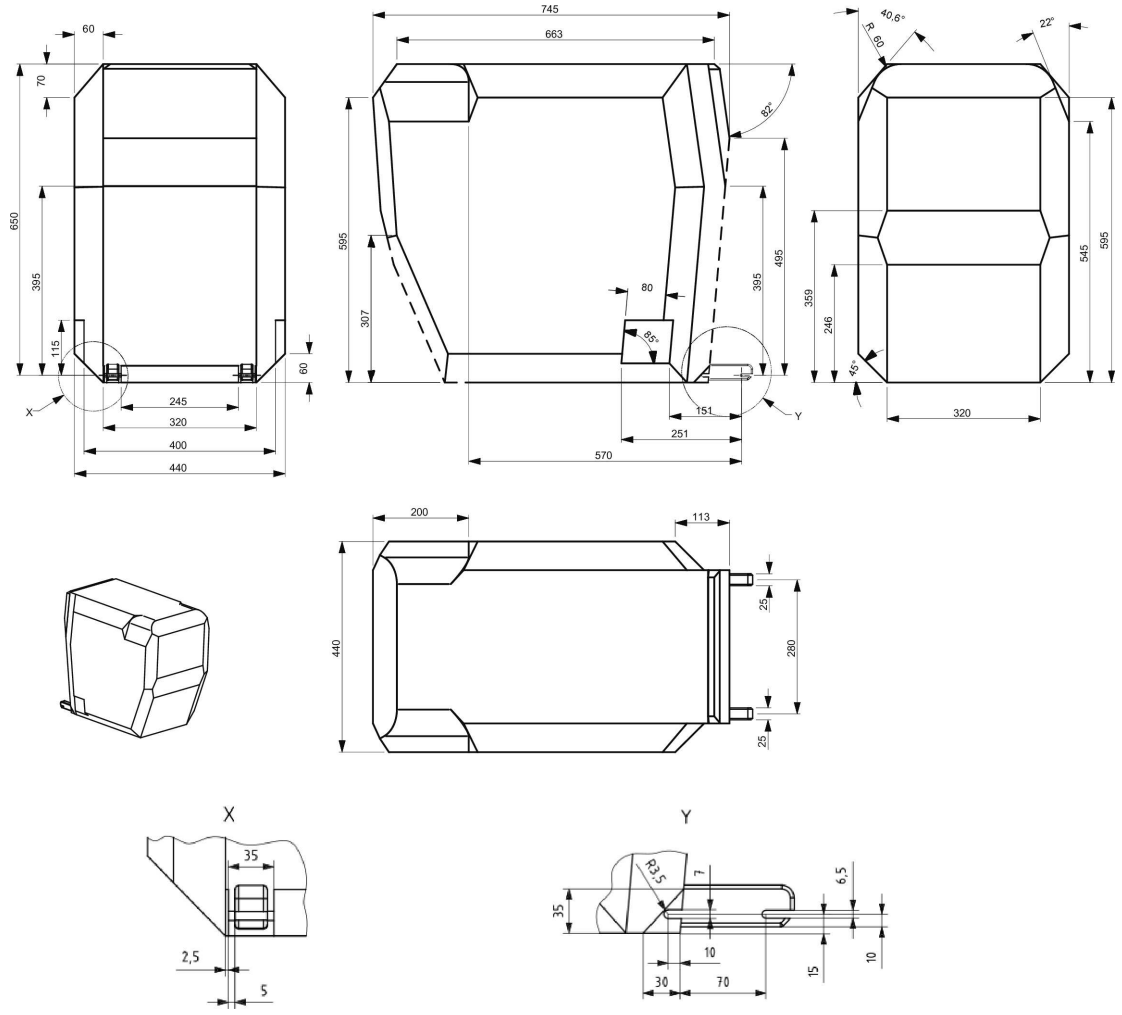
3 Ο περιορισμός προς τα πίσω (στα δεξιά του σχήματος) αντιστοιχεί στο περίγραμμα με μέτωπο προς τα εμπρός του σχήματος 2.

4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.7. Περίγραμμα συστήματος συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω

Σχήμα 7

Διαστάσεις του περιγράμματος ISO/R2X για μειωμένου μεγέθους σύστημα συγκράτησης νηπίων με μέτωπο προς τα πίσω, τροποποιημένες με σκοπό τη βελτίωση της συμβατότητας με το εσωτερικό του οχήματος



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα

1 Όρια της κίνησης προς τα πίσω και προς τα πάνω

2 Οι διακεκομμένες γραμμές χαρακτηρίζουν την περιοχή όπου μια διάταξη αντιπεριστροφής ή παρόμοια (π.χ. μπάρα αναπήδησης), επιτρέπεται να προεξέχει

3 Ο περιορισμός προς τα πίσω (στα δεξιά του σχήματος) παρέχεται από το σύστημα με μέτωπο προς τα εμπρός στο σχήμα 2.

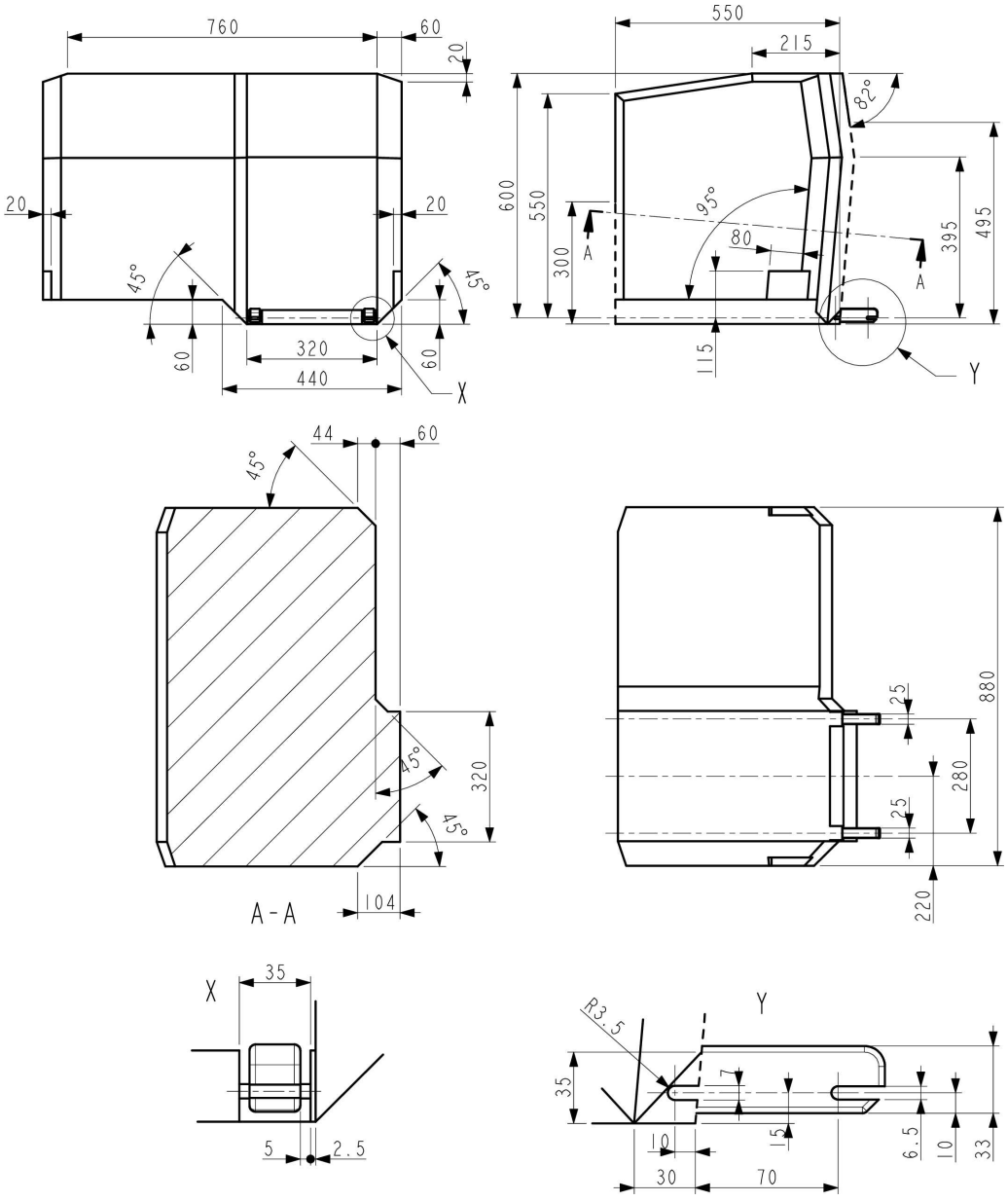
4 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.8. Περίγραμμα συστήματος συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πλάγια

Σχήμα 8

Διαστάσεις του περιγράμματος για σύστημα συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πλάγια (ISO/L1) ή συμμετρικά προς την αντίθετη κατεύθυνση (ISO/L2) (φαίνεται στο σχήμα)

Σημείωση: Οι διαστάσεις του περιγράμματος για σύστημα συγκράτησης βρεφών με μέτωπο προς την αριστερή πλευρά (ISO/L1) είναι συμμετρικές προς αυτές του περιγράμματος ISO/L2 όσον αφορά το ενδιάμεσο διάμηκες επίπεδο.



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα

1 Όρια της κίνησης προς τα πίσω και προς τα πάνω

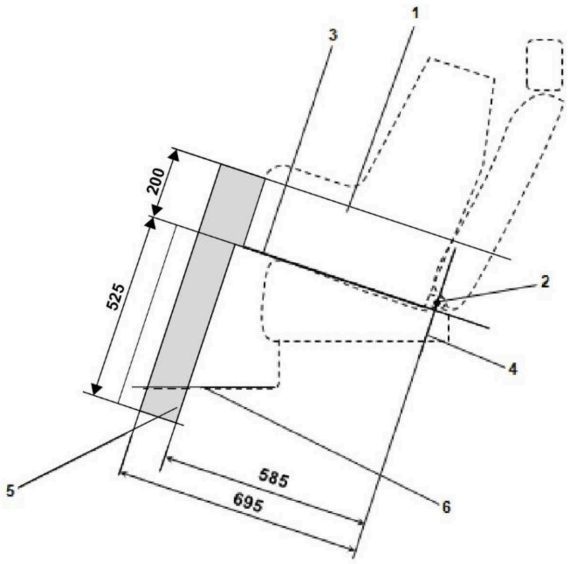
2 Με τις διακεκομμένες γραμμές επισημαίνεται η ζώνη όπου επιτρέπεται να προεξέχει διάταξη αντιπεριστροφής ή παρόμοια (π.χ. μπάρα αναπήδησης).

3 Περαιτέρω προδιαγραφές για τη ζώνη αγκύρωσης παρέχονται στους κανονισμούς αριθ. 44 και αριθ. 129 του ΟΗΕ.

4.9. Υποστήριγμα i-Size

Σχήμα 9

Πλευρική όψη του εκτιμώμενου όγκου εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size για την εκτίμηση της συμβατότητας των θέσεων καθημένων i-Size με τα υποστηρίγματα των συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

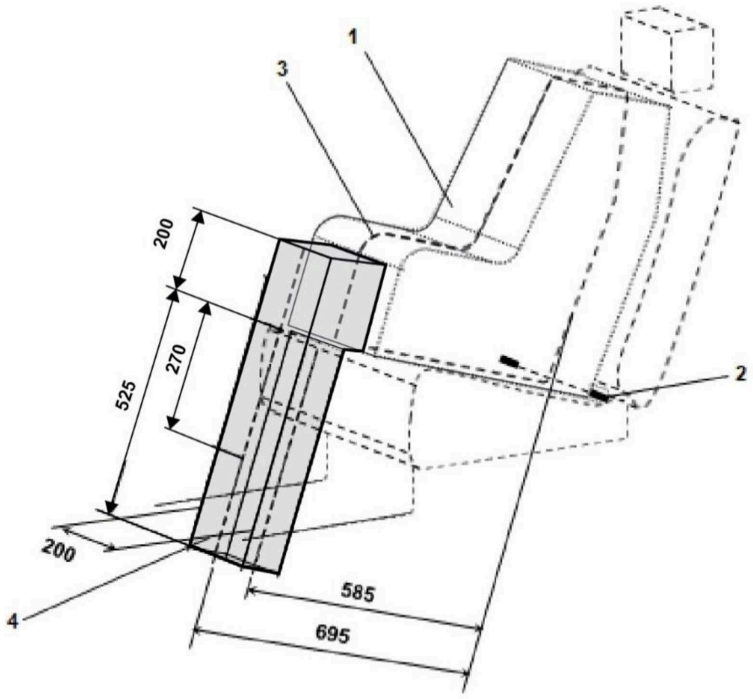
1. Ιδιοδιάταξη του συστήματος συγκράτησης παιδιών
2. Ράβδος κάτω αγκυρώσεων ISOFIX
3. Επίπεδο που σχηματίζεται από την κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης, όταν είναι εγκατεστημένη στην προβλεπόμενη θέση καθημένου.
4. Το επίπεδο που διέρχεται από την κάτω ράβδο αγκύρωσης και είναι προσανατολισμένο κάθετα προς το μέσο διάμηκες επίπεδο της ιδιοδιάταξης και κάθετα προς το επίπεδο που σχηματίζεται από την κάτω επιφάνεια της ιδιοδιάταξης, όταν είναι εγκατεστημένη στην προβλεπόμενη θέση καθημένου.
5. Εκτιμώμενος όγκος εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size που αντιπροσωπεύει τα γεωμετρικά όρια για υποστήριγμα συστήματος συγκράτησης παιδιών i-Size.
6. Δάπεδο του οχήματος

Σημείωση: Το σχέδιο δεν είναι υπό κλίμακα.

4.10. Εκτιμώμενος όγκος εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size

Σχήμα 10

Τρισδιάστατη όψη του εκτιμώμενου όγκου εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size για την εκτίμηση της συμβατότητας των θέσεων καθημένων i-Size με τα υποστηρίγματα των συστημάτων συγκράτησης παιδιών i-Size



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα:

1. Ιδιοδιάταξη του συστήματος συγκράτησης παιδιών
2. Ράβδος κάτω αγκυρώσεων ISOFIX
3. Μέσο διάμηκες επίπεδο της ιδιοδιάταξης
4. Εκτιμώμενος όγκος εγκατάστασης του υποστηρίγματος i-Size

Σημείωση: Το σχέδιο δεν είναι υπό κλίμακα.

Παράρτημα 6 — Προσάρτημα 3

Παράδειγμα λεπτομερών πληροφοριών π.χ. για κατασκευαστές συστημάτων συγκράτησης παιδιών

Πίνακας 1

Τεχνικές πληροφορίες που προορίζονται συγκεκριμένα π.χ. για κατασκευαστές συστημάτων συγκράτησης παιδιών

(και, ως εκ τούτου, δεν απαιτείται μετάφραση στις εθνικές γλώσσες)

	Θέση καθημένου								
Αριθμός θέσης καθημένου	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Θέση καθημένου κατάλληλη για εγκατάσταση ιδιοδιάταξης καθολικού συστήματος συγκράτησης παιδιών με ζώνη (ναι/όχι)									
Θέση καθημένου i-Size (ναι/όχι)									
Θέση καθημένου κατάλληλη για εγκατάσταση ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πλάγια (L1/ L2)									
Μέγιστη ιδιοδιάταξη συστήματος συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα πίσω που μπορεί να εγκατασταθεί (R1/ R2X/ R2/ R3)									
Μέγιστη ιδιοδιάταξη συστήματος συγκράτησης παιδιών με μέτωπο προς τα εμπρός που μπορεί να εγκατασταθεί (F2X /F2/ F3)									
Μέγιστη ιδιοδιάταξη καθίσματος υποστήριξης που μπορεί να εγκατασταθεί (B2/B3)									

1. Να προσδιοριστεί κάθε θέση καθημένου που δεν είναι i-size και η οποία είναι συμβατή με υποστήριγμα, όπως περιγράφεται στον παρόντα κανονισμό.
2. Να προσδιοριστεί κάθε θέση καθημένου που είναι εφοδιασμένη με κάτω αγκυρώσεις ISOFIX αλλά χωρίς αγκυρώσεις άνω πρόσδεσης, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
3. Να προσδιοριστεί αν οι πόρπες της ζώνης ασφαλείας ενηλίκου βρίσκονται παραπλεύρως μεταξύ των δύο κάτω αγκυρώσεων ISOFIX.
4. Να προσδιοριστεί αν κάθε θέση καθημένου είναι εφοδιασμένη με αγκυρώσεις κάτω πρόσδεσης και/ή βραχίονες κάτω πρόσδεσης και/ή αν η αγκύρωση άνω πρόσδεσης του εμπρόσθιου καθίσματος (εάν υπάρχει) μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αγκύρωση κάτω πρόσδεσης.

Σημείωση:

1. Ο προσανατολισμός είναι σύμφωνος με την κανονική κατεύθυνση οδήγησης· οι στήλες που αντιστοιχούν σε θέσεις που δεν υπάρχουν μέσα στο όχημα μπορούν να διαγραφούν.
2. Η αρίθμηση των θέσεων καθημένων αντιστοιχεί στις ακόλουθες θέσεις:

Αριθμός καθίσματος	Θέση στο όχημα
1	Εμπρός αριστερά
2	Εμπρός κέντρο
3	Εμπρός δεξιά
4	2η σειρά αριστερά
5	2η σειρά κέντρο
6	2η σειρά δεξιά
7	3η σειρά αριστερά
8	3η σειρά κέντρο
9	3η σειρά δεξιά

Οι πληροφορίες σχετικά με τη θέση των καθισμάτων μπορούν να παρασχεθούν με τη μορφή πίνακα, σχεδίων ή εικονογραμμάτων.

Παράρτημα 6 — Προσάρτημα 4

Εγκατάσταση ανδρείκελου παιδιού ηλικίας 10 ετών

α) Το κάθισμα προσαρμόζεται στην απώτερη πίσω θέση.

β) Το ύψος του καθίσματος προσαρμόζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Αν δεν υπάρχουν σχετικές προδιαγραφές, το κάθισμα προσαρμόζεται στη χαμηλότερη θέση.

γ) Η πλάτη του καθίσματος προσαρμόζεται σύμφωνα με τη γωνία που έχει ορίσει ο κατασκευαστής. Αν δεν υπάρχουν σχετικές προδιαγραφές, σχηματίζεται γωνία 25 μοιρών από την κατακόρυφο ή την πλησιέστερη σταθερή θέση της πλάτης του καθίσματος.

δ) Η αγκύρωση του ώμου τίθεται στη χαμηλότερη θέση.

ε) Το ανδρείκελο τοποθετείται στο κάθισμα (εξασφαλίζεται ότι η λεκάνη είναι σε επαφή με την πλάτη του καθίσματος).

στ) Το διάμηκες επίπεδο που διέρχεται από τη διάμεσο του ανδρείκελου πρέπει να συμπίπτει με τη φαινόμενη διάμεσο του καθίσματος.

Παράρτημα 6 — Προσάρτημα 5

Διατάξεις σχετικά με την εγκατάσταση συστημάτων συγκράτησης παιδιών τύπου καθίσματος υποστήριξης, με μέτωπο προς τα εμπρός, κατηγορίας i-Size και ειδικής κατηγορίας, σε θέσεις καθημένων οχήματος ή θέσεις καθημένων i-Size

1. Γενικά

1.1. Η διαδικασία δοκιμής και οι απαιτήσεις του παρόντος προσαρτήματος χρησιμοποιούνται με σκοπό να προσδιοριστεί κατά πόσον οι θέσεις καθημένων είναι κατάλληλες για την εγκατάσταση των ιδιοδιατάξεων καθισμάτων υποστήριξης ISO/B2 ή ISO/B3, χωρίς εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX. Όταν ο κατασκευαστής του οχήματος έχει υποδείξει ότι η θέση ή οι θέσεις του οχήματος επιτρέπουν την εγκατάσταση συγκεκριμένης ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών, θεωρείται δεδομένο ότι μπορούν να εγκατασταθούν και μικρότερες ιδιοδιατάξεις ιδίου προσανατολισμού.

1.2. Οι δοκιμές πραγματοποιούνται είτε στο ίδιο το όχημα είτε σε αντιπροσωπευτικό τμήμα του οχήματος. Η συμμόρφωση με την απαίτηση αυτή μπορεί να αποδεικνύεται με φυσική δοκιμή ή με προσομοίωση σε υπολογιστή ή με αντιπροσωπευτικά σχέδια.

2. Διαδικασία της δοκιμής

Οι θέσεις i-Size στο όχημα, όπως έχουν οριστεί από τον κατασκευαστή του οχήματος, ελέγχονται για να εξασφαλιστεί ότι είναι δυνατόν να δεχτούν την ιδιοδιάταξη ISO/B2 που αναφέρεται στο σημείο 4 του παρόντος προσαρτήματος, τουλάχιστον χωρίς εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX.

2.1. Το κάθισμα προσαρμόζεται στην πιο πίσω και πιο χαμηλή θέση.

2.2. Η πλάτη του καθίσματος προσαρμόζεται σύμφωνα με τη γωνία που έχει ορίσει ο κατασκευαστής. Αν δεν υπάρχει σχετική προδιαγραφή, σχηματίζεται γωνία κορμού 25 μοιρών από την κατακόρυφο ή την πλησιέστερη σταθερή θέση της πλάτης του καθίσματος.

2.3. Κατά τον έλεγχο της εγκατάστασης μιας ιδιοδιάταξης συστήματος συγκράτησης παιδιών σε πίσω κάθισμα, η θέση καθημένου του οχήματος που βρίσκεται μπροστά από το εν λόγω κάθισμα μπορεί να προσαρμοστεί κατά μήκος προς τα εμπρός, αλλά όχι περισσότερο από το μέσο μεταξύ της απώτερης πίσω και της απώτερης έμπροσθεν θέσης. Η γωνία της πλάτης του καθίσματος μπορεί επίσης να προσαρμοστεί, αλλά όχι σε περισσότερο ορθή γωνία από εκείνη που αντιστοιχεί σε γωνία του κορμού 15°. Εάν το εμπρόσθιο κάθισμα ρυθμίζεται καθ' ύψος, προσαρμόζεται στις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Αν δεν υπάρχουν σχετικές προδιαγραφές, το εμπρόσθιο κάθισμα προσαρμόζεται έως τα μέσα του ύψους του, ή στην πλησιέστερη θέση στα μέσα του ύψους του.

2.4. Εάν είναι απαραίτητο, οι διατάξεις συγκράτησης της κεφαλής μπορούν να προσαρμοστούν ή να αφαιρεθούν, εφόσον είναι δυνατόν.

2.5. Η αγκύρωση του ώμου τοποθετείται στη θέση που έχει ορίσει ο κατασκευαστής.

2.6. Επάνω στην πλάτη και στο μαξιλάρι του καθίσματος τοποθετείται βαμβακερό ύφασμα, αν χρειάζεται.

2.7. Τα εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX απομακρύνονται από το σύστημα συγκράτησης παιδιών, ή συσπειρώνονται πλήρως εντός της πλάτης του οπίσθιου καθίσματος (γραμμή αναφοράς E, σχήμα 2 ή 3).

2.8. Η ιδιοδιάταξη τοποθετείται (όπως περιγράφεται στο σχήμα 2 ή 3 του παρόντος προσαρτήματος) επάνω στο κάθισμα του οχήματος. Η κορυφή της ιδιοδιάταξης μπορεί να αγγίζει την οροφή του οχήματος. Η συμπίεση του μαξιλαριού του καθίσματος επιτρέπεται για να ρυθμιστεί η ιδιοδιάταξη στη σωστή θέση.

2.9. Η ζώνη ασφαλείας δρομολογείται μέσα από το σύστημα συγκράτησης παιδιών περίπου στη σωστή θέση και, στη συνέχεια, δένεται η πόρπη. Εξασφαλίζεται ότι αφαιρείται τυχόν χαλάρωση του ιμάντα. Η ιδιοδιάταξη πρέπει να συγκρατείται από τη ζώνη ασφαλείας του οχήματος.

2.10. Εξασφαλίζεται ότι το εξάρτημα έχει τοποθετηθεί έτσι ώστε η διάμεσος του να συμπίπτει με τη φαινόμενη διάμεσο του καθίσματος ± 25 mm, με τη διάμεσό του παράλληλη προς τη διάμεσο του καθίσματος του οχήματος. Η γωνία διατοίχισης α (βλ. σχήμα 1) είναι μεταξύ 0° ± 5°

2.11. Ασκείται πίεση 100 N ± 10 N προς τα πίσω στο κέντρο του μετώπου της ιδιοδιάταξης, παράλληλα προς την κάτω επιφάνεια, και κατόπιν παύει η άσκηση της πίεσης.

2.12. Όπου είναι δυνατόν, ασκείται κατακόρυφα προς τα κάτω στο κέντρο της άνω επιφάνειας της ιδιοδιάταξης πίεση 100 N ± 10 N, και κατόπιν παύει η άσκηση της πίεσης.

3. Απαιτήσεις

3.1. Υπάρχει η δυνατότητα να συγκρατηθεί η ιδιοδιάταξη στη θέση καθημένου με τη ζώνη ασφαλείας 3 σημείων και να προσδένεται η πόρπη της ζώνης ασφαλείας.

3.2. Η γωνία διατοίχισης α όπως παρουσιάζεται στο σχήμα 1 είναι ίση ή μικρότερη από 5°.

3.3. Η βάση της ιδιοδιάταξης αγγίζει το μαξιλάρι του καθίσματος και η οπίσθια όψη της ιδιοδιάταξης αγγίζει την πλάτη του καθίσματος ή το προσκέφαλο. Δεν είναι απαραίτητη η πλήρης επαφή με το κάθισμα· επιτρέπονται «κενά» λόγω των περιγραμμάτων των καθισμάτων του οχήματος, όπως φαίνεται από τα βέλη στο σχήμα 1. Το περίγραμμα του καθίσματος υποστήριξης είναι εφοδιασμένο με ρυθμιζόμενη πλάτη. Η συμβατότητα με τη θέση καθημένου του οχήματος επιτυγχάνεται σε τουλάχιστον μία από τις θέσεις της πλάτης του καθίσματος που απεικονίζονται στο σχήμα 2 ή στο σχήμα 3.

3.4. Αν δεν πληρούνται οι ανωτέρω απαιτήσεις με τις προσαρμογές που ορίζουν τα σημεία 2.1 έως και 2.12 ανωτέρω, το κάθισμα, η πλάτη του καθίσματος και οι αγκυρώσεις των ζωνών ασφαλείας προσαρμόζονται σε άλλη θέση που υποδεικνύει ο κατασκευαστής για τη συνήθη χρήση, οπότε επαναλαμβάνεται η ανωτέρω διαδικασία εγκατάστασης και επαληθεύεται εκ νέου κατά πόσο πληρούνται οι απαιτήσεις. Αυτή η εναλλακτική θέση περιγράφεται σύμφωνα με το σημείο 1.1 του παραρτήματος 6 και περιλαμβάνεται στις λεπτομερείς τεχνικές πληροφορίες που καθορίζονται στο προσάρτημα 3.

4. Ιδιοδιατάξεις συστήματος συγκράτησης για παιδιά τύπου καθίσματος υποστήριξης:

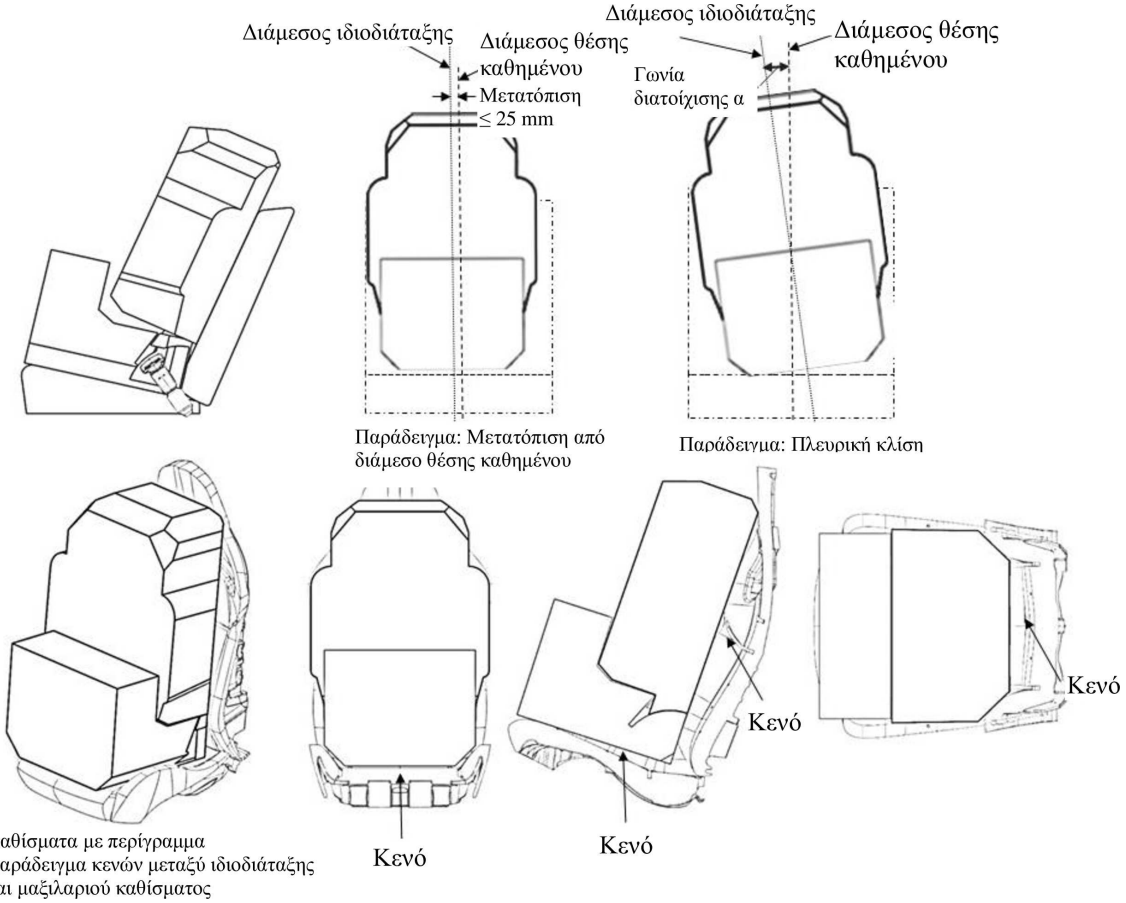
α) ISO/B2: Κάθισμα υποστήριξης, μειωμένο πλάτος 440 mm (σχήμα 2)

β) ISO/B3: Κάθισμα υποστήριξης, πλήρες πλάτος 520 mm (σχήμα 3)

Οι ανωτέρω ιδιοδιατάξεις κατασκευάζονται με μάζα 7 kg +/ 1 kg και έχουν κατάλληλη αντοχή και ακαμψία ώστε να ανταποκρίνονται στις λειτουργικές απαιτήσεις.

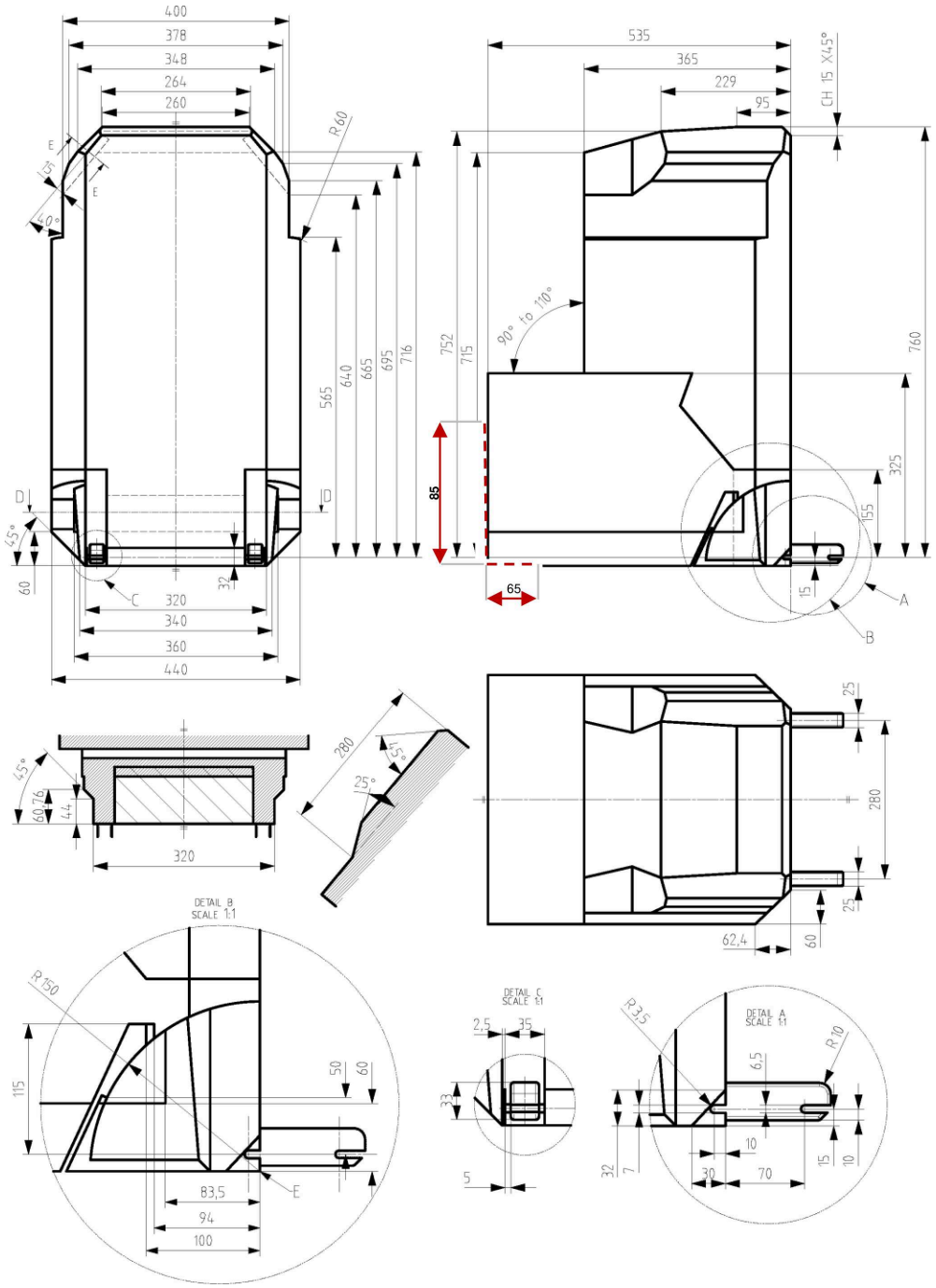
Σχήμα 1

Τοποθέτηση στο κάθισμα



Σχήμα 2

ISO/B2: Διαστάσεις περιγράμματος για κάθισμα υποστήριξης μειωμένου πλάτους 440 mm, χωρίς εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX, ή με εξαρτήματα στερέωσης που έχουν αφαιρεθεί ή αναδιπλωθεί εντός της ιδιοδιάταξης
(πίσω από τη γραμμή E, όπως φαίνεται στη λεπτομερή προβολή B)



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

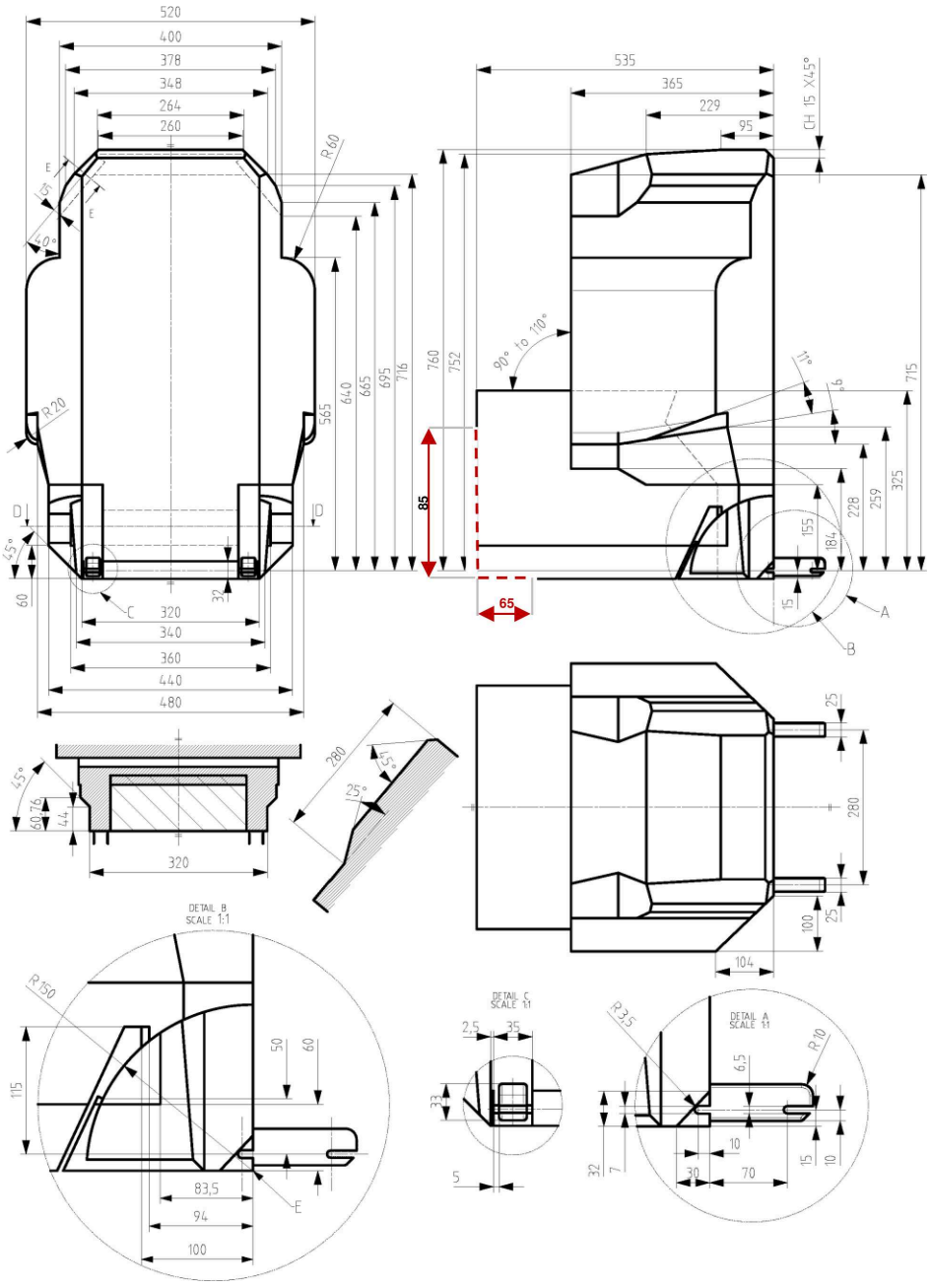
Υπόμνημα

1 . Ε είναι ο άξονας περιστροφής αναφοράς της πλάτης του καθίσματος (90° έως 110°) και η γραμμή αναφοράς για τη σύμπτυξη/την αναδίπλωση των εξαρτημάτων στερέωσης ISOFIX.

2. Με τις διακεκομμένες γραμμές επισημαίνεται η ζώνη όπου επιτρέπεται να προεξέχει διάταξη αντιπεριστροφής ή παρόμοια.

Σχήμα 3

ISO/B3 - Διαστάσεις περιγράμματος για κάθισμα υποστήριξης πλήρους πλάτους 520 mm, χωρίς εξαρτήματα στερέωσης ISOFIX, ή με εξαρτήματα στερέωσης που έχουν αφαιρεθεί ή αναδιπλωθεί εντός της ιδιοδιάταξης
(πίσω από τη γραμμή E, όπως φαίνεται στη λεπτομερή προβολή B)



Όλες οι διαστάσεις εκφράζονται σε mm

Υπόμνημα

1. Ε είναι η περιστροφή του άξονα αναφοράς της πλάτης του καθίσματος (90° έως 110°) και η γραμμή αναφοράς για τη σύμπτυξη/την αναδίπλωση του ISOFIX.
2. Με τις διακεκομμένες γραμμές επισημαίνεται η ζώνη όπου επιτρέπεται να προεξέχει διάταξη αντιπεριστροφής ή παρόμοια.

ΠΑΡΆΡΤΗΜΑ 7

Μέθοδος δοκιμής εφελκυσμού του συνόλου του ιμάντα με πόρπη

1. Γενικά

1.1. Η διαδικασία δοκιμής που περιγράφεται στο παρόν παράρτημα χρησιμοποιείται για τη δοκιμή εφελκυσμού του συνόλου του ιμάντα της πόρπης που περιγράφεται στο σημείο 5.2.3.2 του παρόντος κανονισμού.

2. Διαδικασία της δοκιμής

2.1. Στερεώνεται ο βραχίονας του συνόλου του ιμάντα της πόρπης που ήταν στερεωμένος στην αγκύρωση του οχήματος στο κάτω μέρος της μηχανής δοκιμής εφελκυσμού.

2.2. Στερεώνεται η πόρπη σε θέση επί της γραμμής φόρτισης της μηχανής δοκιμής εφελκυσμού, έτσι ώστε η απόσταση μεταξύ του σημείου της πόρπης και του σημείου EA να είναι η ίδια με την ευθεία απόσταση μεταξύ του σημείου EA και του σημείου Bd που ορίζεται στο σημείο 5.2.3.1 του παρόντος κανονισμού.

2.3. Εισάγεται το γλωσσίδιο στην πόρπη και τοποθετείται ο ιμάντας που συνδέεται με το γλωσσίδιο στο πάνω μέρος της μηχανής δοκιμής εφελκυσμού. Η τάση στον ιμάντα πρέπει να είναι 4 ± 3 N. Στη συνέχεια, απελευθερώνεται η πόρπη.

2.4. Εκτελείται δοκιμή εφελκυσμού και μετρώνται το φορτίο και η κίνηση της πόρπης.