II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνο τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου που αφορά την κατάσταση προσχώρησης στους κανονισμούς ΟΕΕ/ΗΕ, δηλαδή του εγγράφου TRANS/WP.29/343, το οποίο διατίθεται στον δικτυακό τόπο:
https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations

Κανονισμός αριθ. 161 του ΟΗΕ — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων από μη εξουσιοδοτημένη χρήση και την έγκριση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (μέσω συστήματος ασφάλισης) [2021/2274]

Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 30 Σεπτεμβρίου 2021

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης. Το αυθεντικό και νομικά δεσμευτικό κείμενο είναι το: ECE/TRANS/WP.29/2021/48.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κανονισμός

1. Πεδίο εφαρμογής

2. Ορισμοί

3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης

4. Έγκριση

5. Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M_1 και N_1 όσον αφορά τις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

6. Τροποποίηση τύπου και επέκταση έγκρισης

7. Διαδικασίες συμμόρφωσης της παραγωγής

8. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής

9. Οριστική παύση της παραγωγής

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

Παραρτήματα

1 Έγγραφο πληροφοριών

2 Επικοινωνία

3 Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης

4 Μέρος 1 — Διαδικασία δοκιμής πρόκλησης φθοράς για διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση οι οποίες επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης

4 Μέρος 2 — Διαδικασία δοκιμής για διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση οι οποίες επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης με διάταξη περιορισμού της ροπής στρέψεως

5 (δεσμευμένο)

6 Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής για διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (μέσω συστήματος ασφάλισης)

7 Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα

1. Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε:

1.1. Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M_1 και N_1 [1] όσον αφορά τις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

1.2. Η τοποθέτηση των διατάξεων στα οχήματα άλλων κατηγοριών είναι προαιρετική, πρέπει όμως αναγκαστικά η διάταξη να πληροί όλες τις συναφείς διατάξεις του παρόντος κανονισμού, εφόσον τοποθετηθεί.

1.3. Κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να χορηγούν εγκρίσεις σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε οχήματα άλλων κατηγοριών και διατάξεις προς τοποθέτηση στα εν λόγω οχήματα.

1.4. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις συχνότητες ραδιομετάδοσης, είτε σχετίζονται με την προστασία οχημάτων από μη εξουσιοδοτημένη χρήση είτε όχι.

2. Ορισμοί

2.1. «*Κατασκευαστικό στοιχείο*»: διάταξη η οποία υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και προορίζεται να αποτελέσει μέρος ενός οχήματος και η οποία μπορεί να λάβει έγκριση τύπου ανεξάρτητα από το όχημα, όταν ο παρών κανονισμός προβλέπει ρητά αντίστοιχες διατάξεις.

2.2. «*Χωριστή τεχνική μονάδα*»: διάταξη η οποία υπόκειται στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και προορίζεται να αποτελέσει μέρος οχήματος και η οποία μπορεί να λάβει χωριστή έγκριση τύπου αλλά μόνο σε σχέση προς έναν ή περισσότερους συγκεκριμένους τύπους οχημάτων, όταν ο παρών κανονισμός προβλέπει ρητά αντίστοιχες διατάξεις.

2.3. «*Κατασκευαστής*»: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος είναι υπεύθυνος έναντι της αρμόδιας για τις εγκρίσεις τύπου αρχής για όλα τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία έγκρισης τύπου και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής. Δεν είναι απαραίτητο το συγκεκριμένο πρόσωπο ή φορέας να εμπλέκεται άμεσα σε όλα τα στάδια κατασκευής του οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που υποβάλλεται στη διαδικασία έγκρισης.

2.4. «*Τύπος οχήματος*»: κατηγορία μηχανοκίνητων οχημάτων που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές ως προς:

2.4.1. την ονομασία τύπου του κατασκευαστή,

2.4.2. τη διευθέτηση και τον σχεδιασμό του ή των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος στα οποία επενεργεί η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση,

2.4.3. τον τύπο της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση.

2.5. «*Διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση*»: σύστημα ασφάλισης που σκοπό έχει να εμποδίσει τη μη εξουσιοδοτημένη θέση του κινητήρα σε λειτουργία με συνήθη μέσα ή τη χρήση άλλης σημαντικής κινητήριας πηγής του οχήματος, σε συνδυασμό με μία τουλάχιστον διάταξη που να επιτρέπει:

α) την ασφάλιση του συστήματος διεύθυνσης· ή

β) την ασφάλιση του συστήματος μετάδοσης· ή

γ) την ασφάλιση του χειριστηρίου αλλαγής ταχυτήτων· ή

δ) την ασφάλιση του συστήματος πέδησης.

Στην περίπτωση των συστημάτων που επιτρέπουν την ασφάλιση του συστήματος πέδησης, η απενεργοποίηση της διάταξης δεν θα απεμπλέκει αυτόματα την πέδη παρά τη θέληση του οδηγού.

2.6. «*Σύστημα διεύθυνσης*»: το χειριστήριο διεύθυνσης, η κολόνα διεύθυνσης και τα προσαρτημένα σε αυτήν στοιχεία επένδυσης, ο άξονας διεύθυνσης, το κιβώτιο διεύθυνσης και όλα τα λοιπά κατασκευαστικά στοιχεία που επηρεάζουν απευθείας την αποτελεσματικότητα της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση.

2.7. «*Συνδυασμός*»: μία από τις παραλλαγές του συστήματος ασφάλισης, η οποία είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε, όταν ενεργοποιείται σωστά, να θέτει σε λειτουργία το εν λόγω σύστημα ασφάλισης.

[1] Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/αναθ. 6. https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

2.8. «*Κλειδί*»: κάθε διάταξη που είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παρέχει έναν τρόπο λειτουργίας του συστήματος ασφάλισης, το οποίο με τη σειρά του είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο έτσι ώστε να ενεργοποιείται μόνον από την εν λόγω διάταξη.

2.9. «*Μεταβαλλόμενος κωδικός*»: ηλεκτρονικός κωδικός αποτελούμενος από διάφορα στοιχεία, ο συνδυασμός των οποίων αλλάζει με τυχαίο τρόπο ύστερα από κάθε λειτουργία της μονάδας μετάδοσης.

3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης

3.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου βάσει του παρόντος κανονισμού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή.

3.2. Συνοδεύεται από έγγραφο πληροφοριών συντεταγμένο σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναφέρεται στο παράρτημα 1, το οποίο παρέχει περιγραφή των τεχνικών χαρακτηριστικών της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση και της/των μεθόδου/-ων εγκατάστασης για κάθε κατασκευαστή και τύπο οχήματος όπου προβλέπεται η εγκατάσταση της διάταξης προστασίας.

3.3. Όχημα/-τα/κατασκευαστικό/-ά στοιχείο/-α αντιπροσωπευτικό/-ά του προς έγκριση τύπου υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης.

4. Έγκριση

4.1. Αν ο τύπος που υποβάλλεται προς έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, χορηγείται έγκριση για τον συγκεκριμένο τύπο.

4.2. Για κάθε τύπο που εγκρίνεται χορηγείται αριθμός έγκρισης. Τα πρώτα δύο ψηφία (επί του παρόντος 00, τα οποία αντιστοιχούν στην αρχική μορφή του κανονισμού) καταδεικνύουν τη σειρά τροποποιήσεων, η οποία ενσωματώνει τις πιο πρόσφατες σημαντικές τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στον κανονισμό τη στιγμή χορήγησης της έγκρισης. Απαγορεύεται το ίδιο συμβαλλόμενο μέρος να αποδώσει τον ίδιο αριθμό σε άλλο τύπο οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου βάσει του παρόντος κανονισμού.

4.3. Η έγκριση ή επέκταση της έγκρισης τύπου, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, με έντυπο σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2 του παρόντος κανονισμού.

4.4. Σε κάθε όχημα ή κατασκευαστικό στοιχείο που ανήκει στον εγκεκριμένο βάσει του παρόντος κανονισμού τύπο, τοποθετείται, σε σημείο εμφανές και εύκολα προσπελάσιμο το οποίο καθορίζεται στο έντυπο της έγκρισης, διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

4.4.1. κύκλο που περικλείει το γράμμα «E», ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας η οποία χορήγησε την έγκριση ([2]), και

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

4.5. Αν ένας τύπος συμφωνεί με έναν εγκεκριμένο τύπο, βάσει ενός ή περισσότερων άλλων κανονισμών του ΟΗΕ συνημμένων στη συμφωνία, στη χώρα που έχει χορηγήσει έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, το σύμβολο που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1. δεν χρειάζεται να επαναληφθεί· σ' αυτήν την περίπτωση, ο κανονισμός βάσει του οποίου έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, τοποθετείται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 4.4.1.

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

4.7. Στα οχήματα, το σήμα έγκρισης τοποθετείται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

4.8. Στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα της σχηματικής διάταξης των σημάτων έγκρισης.

5. Έγκριση οχημάτων κατηγορίας M_1 και N_1 όσον αφορά τις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση

5.1. Γενικές προδιαγραφές

5.1.1. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να είναι κατασκευασμένη έτσι ώστε να απαιτείται απενεργοποίησή της για:

([2]) 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.6 - https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions.

5.1.1.1. να μπορεί να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας με το κανονικό χειριστήριο, και

5.1.1.2. να μπορεί να διευθυνθεί, να οδηγηθεί ή να κινηθεί το όχημα με ίδια μέσα.

5.1.1.3. Η απαίτηση του σημείου 5.1.1. μπορεί να επιτευχθεί ταυτόχρονα ή πριν από τις ενέργειες που περιγράφονται στα σημεία 5.1.1.1. και 5.1.1.2.

5.1.2. Οι απαιτήσεις του σημείου 5.1.1. πρέπει να πληρούνται με τη χρήση ενός και μόνου κλειδιού.

5.1.3. Εκτός από την περίπτωση του σημείου 5.2.1.5, τα συστήματα που ενεργοποιούνται με την εισαγωγή κλειδιού στο κλείθρο πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να μην επιτρέπουν την απόσυρση του κλειδιού πριν ενεργοποιηθεί ή οπλιστεί η διάταξη προστασίας που αναφέρεται στο σημείο 5.1.1.

5.1.4. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που αναφέρεται στο σημείο 5.1.1. ανωτέρω, και τα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος στα οποία επενεργεί πρέπει να είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε το εν λόγω σύστημα να μην μπορεί να ανοιχθεί, να εξουδετερωθεί ή να καταστραφεί γρήγορα και απαρατήρητα, π.χ. με φθηνά, εύκολα αποκρυβόμενα εργαλεία, όργανα ή ιδιοκατασκευάσματα ευρέως διαδεδομένα.

5.1.5. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να αποτελεί μέρος του αρχικού εξοπλισμού του οχήματος (δηλ. εξοπλισμού εγκατεστημένου από τον κατασκευαστή πριν από την πρώτη λιανική πώληση). Πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε, όταν είναι στη θέση ασφάλισης, να μπορεί να αποσυναρμολογηθεί μόνο με ειδικά εργαλεία, ακόμη και μετά την αφαίρεση του κιβωτίου μέσα στο οποίο είναι στερεωμένο. Αν η αφαίρεση ορισμένων κοχλιών επιτρέπει την εξουδετέρωση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, πρέπει να είναι αδύνατη η αφαίρεσή τους, ειδάλλως οι κοχλίες αυτοί πρέπει να καλύπτονται από στοιχεία της προστατευτικής διάταξης όταν η διάταξη είναι ασφαλισμένη.

5.1.6. Τα μηχανικά συστήματα ασφάλισης πρέπει να προσφέρουν τουλάχιστον 1 000 διαφορετικούς συνδυασμούς ή αριθμό συνδυασμών ίσο προς τον ετήσιο αριθμό κατασκευαζόμενων οχημάτων, εφόσον αυτός ο αριθμός είναι κατώτερος των 1 000. Στα οχήματα ίδιου τύπου, η συχνότητα κάθε χρησιμοποιούμενου συνδυασμού πρέπει να είναι της τάξης του ενός προς 1 000.

5.1.7. Τα ηλεκτρικά/ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλισης, π.χ. τηλεχειριστήρια, πρέπει να έχουν τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές και ενσωματωμένους μεταβαλλόμενους κωδικούς και/ή ελάχιστο χρόνο παρέλευσης δέκα ημερών, π.χ. το πολύ 5 000 παραλλαγές ανά 24 ώρες για τουλάχιστον 50 000 παραλλαγές.

5.1.8. Όσον αφορά τη φύση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, θα εφαρμόζεται το σημείο 5.1.6. ή το σημείο 5.1.7.

5.1.9. Οι κωδικοί του κλειδιού και του κλείθρου δεν πρέπει να είναι εμφανείς.

5.1.10. Το κλείθρο πρέπει να είναι σχεδιασμένο, κατασκευασμένο και τοποθετημένο έτσι ώστε μόνον η χρήση του αντίστοιχου κλειδιού να επιτρέπει την περιστροφή του βικίου, για την απασφάλιση της διάταξης, με άσκηση ροπής στρέψεως κάτω των 2,45 Nm, και

5.1.10.1. στα βικία με περόνες, να μην υπάρχουν άνω των δύο παρακείμενων ταυτόσημων αυλάκων, οι οποίοι να λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση, και να μην υπάρχουν άνω του 60 % ταυτόσημοι αύλακες στο ίδιο κλείθρο·

5.1.10.2. στα βικία με δίσκους, να μην υπάρχουν άνω των δύο ταυτόσημων παρακείμενων αυλάκων, οι οποίοι να λειτουργούν προς την ίδια κατεύθυνση, και να μην υπάρχουν άνω του 50 % ταυτόσημοι αύλακες στο ίδιο κλείθρο.

5.1.11. Οι διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να είναι έτσι κατασκευασμένες ώστε να αποκλείεται κάθε κίνδυνος τυχαίας εμπλοκής όταν ο κινητήρας είναι σε λειτουργία και, ιδίως, να αποκλείεται οιαδήποτε εμπλοκή ικανή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

5.1.11.1. Δεν πρέπει να είναι δυνατή η ενεργοποίηση των διατάξεων προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, παρά μόνο αν τεθούν προηγουμένως τα χειριστήρια του κινητήρα σε θέση στάσης και στη συνέχεια πραγματοποιηθεί μια ενέργεια που δεν αποτελεί αδιάλειπτη συνέχεια της διακοπής του κινητήρα ή μόνο αν τεθούν πρώτα τα χειριστήρια του κινητήρα σε θέση στάσης και το όχημα είναι ακίνητο με ενεργοποιημένη την πέδη στάθμευσης ή η ταχύτητα του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 4 km/h.

5.1.11.2. Όταν οι διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση τίθενται σε λειτουργία με απόσυρση του κλειδιού, πρέπει να ενεργοποιούνται μόνον εφόσον το κλειδί έχει αποσυρθεί κατά τουλάχιστον 2 mm ή πρέπει να διαθέτουν μηχανισμό ασφαλείας, ο οποίος να εμποδίζει την τυχαία ή μερική απόσυρση του κλειδιού.

5.1.11.3. Τα σημεία 5.1.10., 5.1.10.1. ή 5.1.10.2., και 5.1.11.2. ισχύουν μόνο για διατάξεις που περιλαμβάνουν μηχανικά κλειδιά.

5.1.12. Η ασφάλιση ή η απασφάλιση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση μπορεί να ενεργοποιείται με σερβομηχανισμό. Η διάταξη προστασίας διατηρείται στη θέση λειτουργίας μόνο με μηχανικά μέσα.

5.1.13. Πρέπει να είναι αδύνατο να τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας του οχήματος με τα συνήθη μέσα, εφόσον η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση παραμένει ενεργοποιημένη.

5.1.14. Οι διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που εμποδίζουν την απεμπλοκή της πέδης του οχήματος επιτρέπονται μόνο όταν τα ενεργά στοιχεία του συστήματος πέδης διατηρούνται σε ασφαλισμένη θέση μέσω καθαρά μηχανικής διάταξης. Στην περίπτωση αυτή, δεν ισχύουν οι προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 5.1.13.

5.1.15. Αν η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση διαθέτει διάταξη προειδοποίησης του οδηγού, η διάταξη αυτή πρέπει να τίθεται σε λειτουργία όταν ο χειριστής ανοίγει τη θύρα του οδηγού, εκτός αν η διάταξη προστασίας έχει οπλιστεί και το κλειδί έχει αφαιρεθεί από τον χειριστή.

5.2. Ειδικές προδιαγραφές

Εκτός από τις γενικές προδιαγραφές που προβλέπονται στο σημείο 5.1., η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

5.2.1. Διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης

5.2.1.1. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργεί στο σύστημα διεύθυνσης πρέπει να το εμπλέκει. Πριν τεθεί σε λειτουργία ο κινητήρας, πρέπει να μπορεί να αποκατασταθεί η φυσιολογική λειτουργία του συστήματος διεύθυνσης.

5.2.1.2. Πρέπει να είναι αδύνατο να εμποδιστεί η λειτουργία της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση όταν είναι οπλισμένη.

5.2.1.3. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να εξακολουθεί να πληροί τις προδιαγραφές των σημείων 5.1.11., 5.2.1.1., 5.2.1.2. και 5.2.1.4. μετά από 2 500 κύκλους ασφάλισης προς κάθε κατεύθυνση κατά τη δοκιμή της φθοράς που περιγράφεται στο μέρος 1 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού.

5.2.1.4. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, όταν είναι οπλισμένη, πρέπει να πληροί ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:

5.2.1.4.1. να ανθίσταται στην άσκηση, υπό στατικές συνθήκες, ροπής στρέψεως 300 Nm και στις δύο κατευθύνσεις στην κολόνα διεύθυνσης, χωρίς αυτό να επιφέρει φθορά του μηχανισμού διεύθυνσης, ικανή να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια·

5.2.1.4.2. να έχει ενσωματωμένο μηχανισμό σχεδιασμένο έτσι ώστε να παράγει ή να ελευθερώνει, σε σημείο που να ανθίσταται το σύστημα, είτε συνεχώς είτε κατά διαστήματα, στην άσκηση ροπής στρέψεως τουλάχιστον 100 Nm. Το σύστημα ασφάλισης πρέπει να εξακολουθεί να ανθίσταται στην άσκηση αυτής της ροπής στρέψεως μετά τη δοκιμή που αναφέρεται στο μέρος 2 του παραρτήματος 4 του παρόντος κανονισμού·

5.2.1.4.3. να έχει ενσωματωμένο μηχανισμό σχεδιασμένο έτσι ώστε να επιτρέπει στον τροχό οδήγησης να περιστρέφεται ελεύθερα στην κολόνα διεύθυνσης που έχει υποστεί εμπλοκή. Ο μηχανισμός εμπλοκής πρέπει να είναι αρκετά ανθεκτικός ώστε να ανθίσταται στην άσκηση ροπής στρέψεως 200 Nm στην κολόνα διεύθυνσης και προς τις δύο κατευθύνσεις υπό στατικές συνθήκες.

5.2.1.5. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επιτρέπει απόσυρση του κλειδιού, όταν αυτό βρίσκεται σε θέση διαφορετική από εκείνη που εξασφαλίζει την εμπλοκή του συστήματος διεύθυνσης, πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η θέση αυτή να μην αλλάζει σε περίπτωση απροσεξίας.

5.2.1.6. Αν ένα κατασκευαστικό στοιχείο αστοχεί, οπότε δεν μπορούν να επιτευχθούν εύκολα οι απαιτήσεις ροπής στρέψεως που ορίζονται στα σημεία 5.2.1.4.1., 5.2.1.4.2. και 5.2.1.4.3., αλλά το σύστημα διεύθυνσης παραμένει ανενεργό, τότε το σύστημα πληροί τις απαιτήσεις.

5.2.2. Διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο σύστημα μετάδοσης της κίνησης ή της πέδησης

5.2.2.1. Οι διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο σύστημα μετάδοσης της κίνησης πρέπει να εμποδίζουν την περιστροφή των κινητήριων τροχών του οχήματος.

5.2.2.2. Μια διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργεί στο σύστημα πέδησης πρέπει να ακινητοποιεί τουλάχιστον έναν τροχό σε κάθε πλευρά τουλάχιστον ενός άξονα.

5.2.2.3. Πρέπει να είναι αδύνατο να εμποδιστεί η λειτουργία της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση όταν είναι οπλισμένη.

5.2.2.4. Δεν πρέπει να επιτυγχάνεται εμπλοκή της μετάδοσης της κίνησης ή της πέδησης λόγω απροσεξίας, όταν το κλειδί βρίσκεται μέσα στο κλείθρο της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, ακόμη και όταν έχει ενεργοποιηθεί ή οπλιστεί η διάταξη που εμποδίζει την έναρξη λειτουργίας του κινητήρα. Αυτό δεν ισχύει στις περιπτώσεις όπου οι απαιτήσεις του σημείου 5.2.2. του παρόντος κανονισμού πληρούνται από διατάξεις που χρησιμοποιούνται και για άλλο πρόσθετο σκοπό και το κλείθρο υπό τις ως άνω προϋποθέσεις είναι αναγκαίο για αυτήν την πρόσθετη λειτουργία (π.χ. ηλεκτρική πέδη στάθμευσης).

5.2.2.5. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παραμένει αποτελεσματική ακόμη και μετά από τη φθορά που συνεπάγονται 2 500 κύκλοι ασφάλισης και προς τις δύο κατευθύνσεις. Στην περίπτωση διάταξης προστασίας που επενεργεί στην πέδηση, κάθε μηχανικό ή ηλεκτρικό επιμέρους τμήμα της διάταξης λαμβάνεται υπόψη.

5.2.2.6. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επιτρέπει απόσυρση του κλειδιού, όταν αυτό βρίσκεται σε θέση διαφορετική από εκείνη που εξασφαλίζει την εμπλοκή του συστήματος μετάδοσης της κίνησης ή της πέδησης, πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η θέση αυτή και η απόσυρση του κλειδιού να μην είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί λόγω απροσεξίας.

5.2.2.7. Η διάταξη προστασίας πρέπει να ανθίσταται στην άσκηση, και προς τις δύο κατευθύνσεις και υπό στατικές συνθήκες, ροπής στρέψεως ανώτερης κατά 50 τοις εκατό της μέγιστης ροπής στρέψεως, η οποία μπορεί να ασκηθεί συνήθως στη μετάδοση χωρίς να προκαλούνται ζημίες ικανές να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια. Το ύψος αυτής της ροπής στρέψεως δοκιμής καθορίζεται βάσει της μέγιστης ροπής στρέψεως που μπορεί να μεταδοθεί από τον συμπλέκτη ή το αυτόματο κιβώτιο, και όχι βάσει της μέγιστης ροπής στρέψεως του κινητήρα.

5.2.2.8. Στην περίπτωση οχήματος εξοπλισμένου με διάταξη προστασίας που επενεργεί στο σύστημα πέδησης, η διάταξη πρέπει να είναι σε θέση να διατηρήσει έμφορτο όχημα στάσιμο σε ανωφέρεια ή κατωφέρεια με κλίση 20 τοις εκατό.

5.2.2.9. Στην περίπτωση οχήματος εξοπλισμένου με διάταξη προστασίας που επενεργεί στο σύστημα πέδησης, οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού δεν πρέπει να ερμηνευτούν ως παρέκκλιση από τις απαιτήσεις των κανονισμών 13 ή 13-Η του ΟΗΕ ακόμη και στην περίπτωση βλάβης.

5.2.3. Διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο χειριστήριο αλλαγής ταχυτήτων

5.2.3.1. Οι διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο χειριστήριο αλλαγής ταχυτήτων πρέπει να εμποδίζουν κάθε αλλαγή ταχυτήτων.

5.2.3.2. Στα χειροκίνητα κιβώτια, είναι δυνατό να ασφαλίζεται ο μοχλός του χειριστηρίου αλλαγής ταχυτήτων μόνο στη θέση οπισθοπορείας· συμπληρωματικά, επιτρέπεται η ασφάλιση στο νεκρό σημείο.

5.2.3.3. Στα αυτόματα κιβώτια που διαθέτουν θέση στάθμευσης («park»), η ασφάλιση του μηχανισμού είναι δυνατή μόνο στη θέση στάθμευσης· συμπληρωματικά, επιτρέπεται η ασφάλιση στο νεκρό σημείο και/ή στη θέση οπισθοπορείας.

5.2.3.4. Στα αυτόματα κιβώτια που δεν διαθέτουν θέση στάθμευσης («park»), η ασφάλιση του μηχανισμού είναι δυνατή μόνο στις ακόλουθες θέσεις: νεκρό σημείο και/ή οπισθοπορείας.

5.2.3.5. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη έτσι ώστε να παραμένει αποτελεσματική ακόμη και μετά από τη φθορά που συνεπάγονται 2 500 κύκλοι ασφάλισης και προς τις δύο κατευθύνσεις.

5.3. Ηλεκτρομηχανικές και ηλεκτρονικές διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση υποβάλλονται στις δοκιμές που περιγράφονται στο παράρτημα 6.

6. Τροποποίηση τύπου και επέκταση έγκρισης

6.1. Κάθε τροποποίηση τύπου οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου κοινοποιείται στην αρχή έγκρισης τύπου που ενέκρινε τον τύπο του οχήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου. Η αρχή έγκρισης τύπου μπορεί τότε είτε:

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

β) να εφαρμόσει τη διαδικασία που περιλαμβάνεται στο σημείο 6.1.1. (Αναθεώρηση) κατωτέρω και, κατά περίπτωση, τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 6.1.2. (Επέκταση) κατωτέρω.

6.1.1. 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 σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις και ότι, σε κάθε περίπτωση, οι έλεγχοι πέδησης εξακολουθούν να πληρούν 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.

6.1.2. Η τροποποίηση χαρακτηρίζεται ως «επέκταση» αν, πέρα από την τροποποίηση των στοιχείων που καταγράφονται στα έγγραφα 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.

6.2. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο σημείο 4.3. ανωτέρω.

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

7. Διαδικασίες συμμόρφωσης 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:

7.1. Τα οχήματα/κατασκευαστικά στοιχεία που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο με τήρηση των προδιαγραφών του/των σχετικού/-ών μέρους/-ών του παρόντος κανονισμού.

7.2. Για κάθε τύπο οχήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου, οι δοκιμές που προβλέπονται στο/στα σχετικό/-ά μέρος/-ή του παρόντος κανονισμού πρέπει να διενεργούνται σε στατιστικά ελεγχόμενη και τυχαία βάση, σύμφωνα με μία από τις συνήθεις διαδικασίες διασφάλισης ποιότητας.

7.3. Η αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση μπορεί ανά πάσα στιγμή να ελέγχει τις μεθόδους ελέγχου συμμόρφωσης που εφαρμόζονται σε κάθε εγκατάσταση παραγωγής. Κατά κανόνα, οι εν λόγω επαληθεύσεις διενεργούνται ανά διετία.

8. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής

8.1. Έγκριση που χορηγήθηκε για τύπο οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δυνατό να ανακληθεί αν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο σημείο 7. ανωτέρω.

8.2. Αν συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση την οποία είχε χορηγήσει προηγουμένως, ενημερώνει αμέσως τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2.

9. Οριστική παύση της παραγωγής

9.1. Αν ο κάτοχος της έγκρισης διακόψει οριστικά την παραγωγή τύπου οχήματος/κατασκευαστικού στοιχείου που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά την αρχή που χορήγησε την έγκριση. Μόλις λάβει τη σχετική κοινοποίηση, η εν λόγω αρχή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου κοινοποίησης σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος 2.

10. Ονόματα και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που είναι υπεύθυνες για τη διεξαγωγή δοκιμών έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου

10.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των Τεχνικών Υπηρεσιών που είναι αρμόδιες για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου που χορηγούν την έγκριση και στις οποίες πρέπει να αποστέλλονται τα δελτία χορήγησης ή παράτασης ή απόρριψης ή ανάκλησης έγκρισης τύπου που εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Έγγραφο πληροφοριών

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

Σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 161 του ΟΗΕ για ενιαίες διατάξεις σχετικά με την προστασία των μηχανοκίνητων οχημάτων από μη εξουσιοδοτημένη χρήση και την έγκριση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (μέσω συστήματος ασφάλισης)

1. Γενικά

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

1.2. Τύπος: .....

1.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον αναγράφονται επάνω στη διάταξη ([1]): .....

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

1.4. Κατηγορία οχήματος ([2]): .....

1.5. Επωνυμία και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

1.6. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ: .....

1.7. Διεύθυνση/-εις εργοστασίου/-ων συναρμολόγησης: .....

2. Γενικά κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του οχήματος

2.1. Φωτογραφίες και/ή σχέδια αντιπροσωπευτικού οχήματος: .....

2.2. Θέση τιμονιού: αριστερά/δεξιά ([3]) .....

3. Διάφορα

3.1. Διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση του οχήματος

3.1.1. Προστατευτική διάταξη:

3.1.1.1. Λεπτομερής περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τη διάταξη και σχεδίαση του χειριστηρίου ή της μονάδας στην οποία επενεργεί η προστατευτική διάταξη: .....

3.1.1.2. Σχέδια της προστατευτικής διάταξης και της τοποθέτησής της στο όχημα: .....

3.1.1.3. Τεχνική περιγραφή της διάταξης: .....

3.1.1.4. Διευκρινίσεις σχετικά με τους χρησιμοποιημένους συνδυασμούς ασφάλισης: .....

———

([1]) Αν το μέσο αναγνώρισης του τύπου περιέχει χαρακτήρες που δεν έχουν σχέση με την περιγραφή του τύπου οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν έγγραφο πληροφοριών, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στα έγγραφα με λατινικό ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).

([2]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/αναθ. 6.

([3]) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Επικοινωνία

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



εκδίδεται από: Όνομα διοικητικής αρχής:

.....

.....

.....

που αφορά (2): τη χορήγηση έγκρισης

την παράταση έγκρισης

την απόρριψη έγκρισης

την ανάκληση έγκρισης

οριστική παύση της παραγωγής

για τύπο οχήματος όσον αφορά στις διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 161 του ΟΗΕ.

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

Λόγος επέκτασης:

ΤΜΗΜΑ I

1. Γενικά

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

1.2. Τύπος: .....

1.3. Μέσο αναγνώρισης του τύπου, εφόσον υπάρχει σχετική σήμανση στο όχημα/στο κατασκευαστικό στοιχείο/στη χωριστή τεχνική μονάδα (2) (3): .....

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

1.4. Κατηγορία οχήματος (4): .....

1.5. Όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....

1.6. Θέση σήματος έγκρισης τύπου ΟΕΕ: .....

1.7. Διεύθυνση/-εις εργοστασίου/-ων συναρμολόγησης: .....

ΤΜΗΜΑ II

1. Πρόσθετες πληροφορίες (εφόσον υπάρχουν): βλ. προσθήκη

2. Τεχνική υπηρεσία αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών: .....

(1) Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/επέκτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλ. διατάξεις του κανονισμού περί έγκρισης).
(2) Διαγράφεται η περιττή ένδειξη (υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν χρειάζεται καμία διαγραφή, όταν υπάρχουν περισσότερες από μία καταχωρίσεις).
(3) Αν το μέσο αναγνώρισης του τύπου περιέχει χαρακτήρες που δεν έχουν σχέση με την περιγραφή του τύπου οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν έγγραφο πληροφοριών, οι χαρακτήρες αυτοί αναπαρίστανται στα έγγραφα με λατινικό ερωτηματικό «?» (π.χ. ABC??123??).
(4) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή οχημάτων (R.E.3.), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/αναθ. 6.

3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: .....

4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: .....

5. Παρατηρήσεις (εφόσον υπάρχουν): βλ. προσθήκη

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

9. Επισυνάπτεται κατάλογος του πακέτου πληροφοριών που διατέθηκε στην αρχή χορήγησης έγκρισης και μπορεί να παραληφθεί κατόπιν αίτησης.

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΟΗΕ αριθ. …

σχετικά με την έγκριση τύπου οχήματος δυνάμει του κανονισμού αριθ. 161 του ΟΗΕ

1. Πρόσθετες πληροφορίες: .....

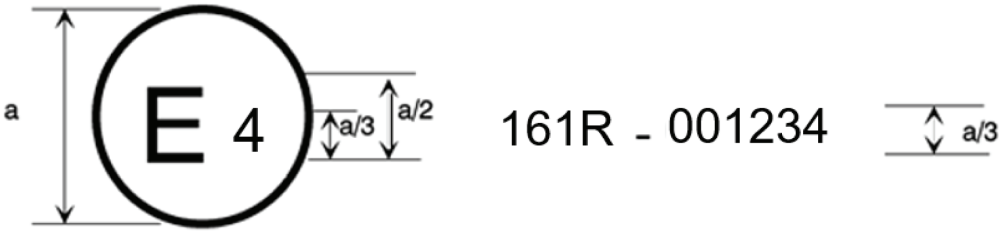
1.1. Συνοπτική περιγραφή της/των διάταξης/-εων προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση και των μερών του οχήματος επί των οποίων ενεργεί/-ούν: .....

2. Παρατηρήσεις: .....

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Ρυθμίσεις για τα σήματα έγκρισης

(βλ. σημεία 4.4. έως 4.4.2. 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. 161 του ΟΗΕ, με αριθμό έγκρισης 001234. Τα πρώτα δύο ψηφία (00) του αριθμού έγκρισης καταδεικνύουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 161 του ΟΗΕ στην αρχική του μορφή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΜΕΡΟΣ 1

Δοκιμή αντοχής των διατάξεων προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης στη φθορά

1. Εξοπλισμός δοκιμής

Στον εξοπλισμό δοκιμής περιλαμβάνονται:

1.1. Μια εγκατάσταση στην οποία μπορεί να συναρμολογηθεί πλήρως το δείγμα του συστήματος διεύθυνσης εξοπλισμένου με τη διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, όπως ορίζεται στο σημείο 2.5. του παρόντος κανονισμού.

1.2. Ένα μέσο ενεργοποίησης και απενεργοποίησης της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που να περιλαμβάνει τη χρήση του κλειδιού.

1.3. Μια διάταξη που να επιτρέπει τη στροφή του άξονα διεύθυνσης ως προς τη διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση.

2. Μέθοδος δοκιμής

2.1. Στερεώνεται ένα πλήρες αντίγραφο του συστήματος διεύθυνσης εξοπλισμένου με τη διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση στην εγκατάσταση που αναφέρεται στο σημείο 1.1. ανωτέρω.

2.2. Ένας κύκλος της διαδικασίας δοκιμής περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενέργειες:

2.2.1. Θέση εκκίνησης. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση απενεργοποιείται και ο άξονας διεύθυνσης στρέφεται σε θέση που να εμποδίζει την ενεργοποίηση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση, εκτός αν πρόκειται για τύπο που επιτρέπει την ασφάλιση σε οποιαδήποτε θέση του συστήματος διεύθυνσης.

2.2.2. Οπλισμός. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση τίθεται σε θέση ενεργοποίησης με χρήση του κλειδιού.

2.2.3. ([1]) Ενεργοποίηση. Στρέφεται η κολόνα διεύθυνσης έτσι ώστε να ασκείται σε αυτή ροπή στρέψεως ίση προς 40 Nm ± 2 Nm τη στιγμή που ενεργοποιείται η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση.

2.2.4. Απενεργοποίηση. Η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση πρέπει να απενεργοποιείται με τα συνήθη μέσα και η ροπή στρέψεως να επαναφέρεται στο μηδέν για να διευκολυνθεί η αποδέσμευση της διάταξης.

2.2.5. ([1]) Επιστροφή. Στρέφεται η κολόνα διεύθυνσης σε θέση που να μην επιτρέπει την ενεργοποίηση της διάταξης προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση·

2.2.6. Αντίστροφη περιστροφή. Επαναλαμβάνονται οι διαδικασίες που περιγράφονται στα σημεία 2.2.2., 2.2.3., 2.2.4. και 2.2.5., αλλά προς την αντίθετη φορά περιστροφής της κολόνας διεύθυνσης.

2.2.7. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών ενεργοποιήσεων της διάταξης πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 δευτερόλεπτα.

2.3. Ο κύκλος φθοράς επαναλαμβάνεται όσες φορές ορίζεται στο σημείο 5.2.1.3. του παρόντος κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ 2

Διαδικασία δοκιμής διατάξεων προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση που επενεργούν στο σύστημα διεύθυνσης με διάταξη περιορισμού της ροπής στρέψεως

1. Εξοπλισμός δοκιμής

Στον εξοπλισμό δοκιμής περιλαμβάνονται:

1.1. Ένα σταθερό στοιχείο για να συγκρατεί τα σχετικά μέρη του συστήματος διεύθυνσης ή, αν η δοκιμή διεξάγεται σε πλήρες όχημα, ένα σύστημα ανύψωσης ικανό να ανασηκώσει τελείως όλους τους διευθυντήριους τροχούς από το έδαφος, και

([1]) Εφόσον η διάταξη προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση επιτρέπει την ασφάλιση σε οποιαδήποτε θέση του συστήματος διεύθυνσης, παραλείπονται οι διαδικασίες που περιγράφονται στα σημεία 2.2.3. και 2.2.5.

1.2. Μια διάταξη ή διατάξεις ικανές να παραγάγουν και να μετρήσουν ροπή στρέψεως ασκούμενη στο χειριστήριο διεύθυνσης όπως περιγράφεται στο σημείο 2.3. Η ακρίβεια της μέτρησης πρέπει να είναι μικρότερη ή ίση προς 2 %.

2. Περιγραφή της διαδικασίας δοκιμής

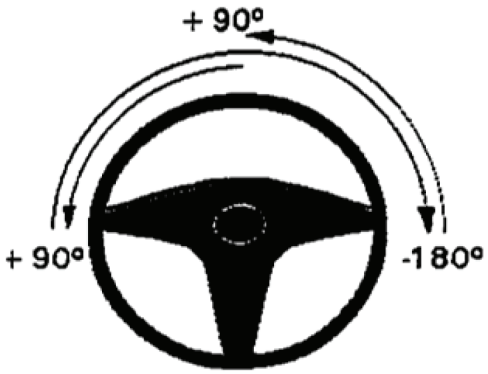
2.1. Αν η δοκιμή πραγματοποιείται σε πλήρες όχημα, τότε όλοι οι διευθυντήριοι τροχοί πρέπει να είναι τελείως ανυψωμένοι από το έδαφος.

2.2. Η ασφάλιση του συστήματος διεύθυνσης πρέπει να είναι ενεργοποιημένη, έτσι ώστε το σύστημα διεύθυνσης να έχει εμπλακεί.

2.3. Ασκείται ροπή στρέψεως στο χειριστήριο διεύθυνσης, ούτως ώστε αυτό να περιστρέφεται.

2.4. Ο κύκλος δοκιμής περιλαμβάνει μια περιστροφή του χειριστηρίου διεύθυνσης κατά 90° ακολουθούμενη από μια περιστροφή 180° προς την αντίθετη κατεύθυνση και μια νέα περιστροφή 90° προς την προηγούμενη κατεύθυνση (βλ. σχήμα)·

1 κύκλος = + 90°/– 180°/+ 90° με ανοχή ± 10 τοις εκατό.



2.5. Διάρκεια κύκλου ίση προς 20 s ± 2 s.

2.6. Μια δοκιμή περιλαμβάνει πέντε κύκλους.

2.7. Σε κάθε κύκλο δοκιμής η ελάχιστη καταγραφείσα τιμή της ροπής στρέψεως πρέπει να είναι υψηλότερη εκείνης που ορίζεται στο σημείο 5.2.1.4.2. του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

(δεσμευμένο)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6

Παράμετροι λειτουργίας και συνθήκες δοκιμής για διατάξεις προστασίας από μη εξουσιοδοτημένη χρήση (μέσω συστήματος ασφάλισης)

1. Παράμετροι λειτουργίας

Οι ακόλουθες απαιτήσεις δεν ισχύουν για:

α) εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν τοποθετηθεί και έχουν υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος, είτε έχει τοποθετηθεί σύστημα ασφάλισης (π.χ. λυχνίες, σύστημα συναγερμού, σύστημα ακινητοποίησης) είτε όχι· ή

β) εκείνα τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν προηγουμένως υποβληθεί σε δοκιμή ως μέρος του οχήματος και έχουν παρασχεθεί σχετικά αποδεικτικά έγγραφα.

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

1.1. Συνθήκες κλιματισμού

Καθορίζονται δύο κλάσεις θερμοκρασίας περιβάλλοντος ως εξής:

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

β) – 40 °C έως + 125 °C για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον χώρο του κινητήρα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

1.2. Βαθμός προστασίας για την εγκατάσταση

Πρέπει να παρέχονται οι ακόλουθοι βαθμοί προστασίας σύμφωνα με το δημοσίευμα 60529:1989 του IEC:

α) IP 40 για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον θάλαμο επιβατών,

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

γ) IP 54 για όλα τα υπόλοιπα μέρη.

Ο κατασκευαστής του συστήματος ασφάλισης προσδιορίζει στις οδηγίες εγκατάστασης τυχόν περιορισμούς όσον αφορά την τοποθέτηση κάποιου μέρους της εγκατάστασης από άποψη σκόνης, νερού και θερμοκρασίας.

1.3. Αντοχή στις καιρικές συνθήκες

Επτά ημέρες σύμφωνα με το δημοσίευμα 60068-2-30:1980 του IEC.

1.4. Ηλεκτρικές συνθήκες

Ονομαστική τάση παροχής: 12 V

Εύρος τάσης παροχής λειτουργίας: από 9 V έως 15 V εντός του εύρους θερμοκρασιών που ορίζεται στο σημείο 1.1.1.

Χρόνος ανοχής για υπερβάλλουσες τάσεις σε 23 °C:

U = 18 V, μέγιστο όριο 1 h

U = 24 V, μέγιστο όριο 1 min.

2. Συνθήκες δοκιμής

Όλες οι δοκιμές διενεργούνται διαδοχικά σε ένα και μόνο σύστημα ασφάλισης. Ωστόσο, κατά την κρίση των αρμόδιων για τη δοκιμή αρχών, είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν άλλα δείγματα εφόσον κριθεί ότι αυτό δεν θα επηρεάσει τα αποτελέσματα άλλων δοκιμών.

2.1. Κανονικές συνθήκες δοκιμής

Τάση U = (12 ± 0,2) V

Θερμοκρασία T = (23 ± 5) °C

3. Δοκιμή λειτουργίας

Όλα τα κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος ασφάλισης πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στα σημεία 3.2 έως 3.9.

3.1 Μετά την ολοκλήρωση όλων των δοκιμών που ορίζονται κατωτέρω, το σύστημα ασφάλισης υποβάλλεται σε δοκιμή υπό τις κανονικές συνθήκες δοκιμής που ορίζονται στο σημείο 2.1. για να ελεγχθεί κατά πόσον εξακολουθεί να λειτουργεί κανονικά. Εφόσον χρειαστεί, πριν τη δοκιμή είναι δυνατό να αλλαχθούν οι αντιστάσεις.

Αν ορισμένες από τις απαιτούμενες σε καθεμιά από τα σημεία αυτά δοκιμές εκτελούνται σε σειρές σε ένα και μόνο σύστημα ασφάλισης, η δοκιμή λειτουργίας μπορεί να εκτελεστεί μόνο μία φορά αφού ολοκληρωθούν οι επιλεγείσες δοκιμές, αντί να εκτελεστούν οι δοκιμές λειτουργίας που απαιτούνται στα σημεία μετά από κάθε επιλεγείσα δοκιμή. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές των οχημάτων πρέπει να εγγυηθούν ικανοποιητικά αποτελέσματα μόνο σε μη σωρευτικές διαδικασίες.

3.2. Αντίσταση σε μεταβολές της θερμοκρασίας και της τάσης

Πρέπει επίσης να ελέγχεται κατά πόσον πληρούνται οι προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 3.1. υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

3.2.1. Θερμοκρασία δοκιμής $T = (-40 \pm 2)\ °C$

Τάση δοκιμής $U = (9 \pm 0{,}2)\ V$

Διάρκεια αποθήκευσης 4 ώρες

3.2.2. Για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον θάλαμο επιβατών ή στον χώρο αποσκευών:

Θερμοκρασία δοκιμής $T = (+85 \pm 2)\ °C$

Τάση δοκιμής $U = (15 \pm 0{,}2)\ V$

Διάρκεια αποθήκευσης 4 ώρες

3.2.3. Για μέρη που πρόκειται να τοποθετηθούν στον χώρο του κινητήρα εκτός αν ορίζεται διαφορετικά:

Θερμοκρασία δοκιμής $T = (+125 \pm 2)\ °C$

Τάση δοκιμής $U = (15 \pm 0{,}2)\ V$

Διάρκεια αποθήκευσης 4 ώρες

3.2.4. Το σύστημα ασφάλισης, τόσο σε θέση ενεργοποίησης όσο και απενεργοποίησης, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς $(18 \pm 0{,}2)\ V$ επί 1 ώρα.

3.2.5. Το σύστημα ασφάλισης, τόσο σε θέση ενεργοποίησης όσο και απενεργοποίησης, πρέπει να υποβάλλεται σε υπερβάλλουσα τάση ίση προς $(24 \pm 0{,}2)\ V$ επί 1 λεπτό.

3.3. Ασφαλής λειτουργία μετά τις δοκιμές ξένου σώματος και υδατοστεγανότητας

Μετά τη δοκιμή στεγανότητας προς ξένο σώμα και προς το νερό σύμφωνα με το δημοσίευμα 60529:1989 του IEC, για βαθμούς προστασίας βάσει του σημείου 1.1.2., πρέπει σύμφωνα με το σημείο 3.1. να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας, η εν λόγω απαίτηση δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιστάσεις:

α) Έγκριση τύπου συστήματος ασφάλισης το οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του συστήματος ασφάλισης:

i) προσδιορίζει στο σημείο 4.5. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1), ότι η απαίτηση του εν λόγω σημείου δεν εφαρμόστηκε στο σύστημα ασφάλισης (σύμφωνα με το σημείο 7. του παρόντος κανονισμού), και

ii) προσδιορίζει, στο σημείο 4.1. του εγγράφου πληροφοριών, τον κατάλογο οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το σύστημα ασφάλισης και στο σημείο 4.2. τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης.

β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα σύστημα ασφάλισης

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στο σημείο 3.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1) ότι η απαίτηση του εν λόγω σημείου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του συστήματος ασφάλισης λόγω του χαρακτήρα των όρων εγκατάστασης και ο κατασκευαστής του οχήματος το αποδεικνύει με την υποβολή των σχετικών εγγράφων.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση συστήματος ασφάλισης το οποίο υποβλήθηκε σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει, στο σημείο 3.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1), ότι η απαίτηση του εν λόγω σημείου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του συστήματος ασφάλισης όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 3.1. του παραρτήματος 1 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

3.4. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή συμπύκνωσης

Μετά τη δοκιμή αντοχής στην υγρασία που πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με το δημοσίευμα 60068-2-30:1980 του IEC, πρέπει να επαναληφθούν οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 3.1.

3.5. Δοκιμή για την ασφάλεια από την αναστροφή της πολικότητας

Το σύστημα ασφάλισης και τα κατασκευαστικά του στοιχεία δεν πρέπει να καταστρέφονται από αναστροφή της πολικότητας έως 13 V επί 2 λεπτά. Μετά τη δοκιμή αυτή, πρέπει να επαναληφθούν, εφόσον είναι αναγκαίο, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 3.1.

3.6. Δοκιμή για την ασφάλεια από βραχυκυκλώματα

Όλες οι ηλεκτρικές συνδέσεις του συστήματος ασφάλισης πρέπει να είναι απρόσβλητες από τα βραχυκυκλώματα με γείωση μέγιστης τάσης 13 V και/ή να διαθέτουν αντιστάσεις. Μετά τη δοκιμή αυτή, οι δοκιμές λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 3.1. πρέπει να επαναληφθούν και να αλλαχθούν, εφόσον είναι αναγκαίο, οι αντιστάσεις.

3.7. Κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης

Η κατανάλωση ενέργειας στη θέση ενεργοποίησης υπό τις συνθήκες που δίδονται στο σημείο 2.1. δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 mA κατά μέσο όρο για το πλήρες σύστημα ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένης της απεικόνισης θέσης.

Με τη σύμφωνη γνώμη της τεχνικής υπηρεσίας, η εν λόγω απαίτηση δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στις ακόλουθες περιστάσεις:

α) Έγκριση τύπου συστήματος ασφάλισης το οποίο πρόκειται να υποβληθεί σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής του συστήματος ασφάλισης:

i) προσδιορίζει στο σημείο 4.5. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1), ότι η απαίτηση του εν λόγω σημείου δεν εφαρμόστηκε στο σύστημα ασφάλισης (σύμφωνα με το σημείο 7. του παρόντος κανονισμού), και

ii) προσδιορίζει, στο σημείο 4.1. του εγγράφου πληροφοριών, τον κατάλογο οχημάτων στα οποία προβλέπεται να εγκατασταθεί το σύστημα ασφάλισης και στο σημείο 4.2. τους αντίστοιχους όρους εγκατάστασης.

β) Έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά ένα σύστημα ασφάλισης

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει στο σημείο 3.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1) ότι η απαίτηση του εν λόγω σημείου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του συστήματος ασφάλισης λόγω του χαρακτήρα των όρων εγκατάστασης και ο κατασκευαστής του οχήματος το αποδεικνύει με την υποβολή των σχετικών εγγράφων.

γ) Έγκριση τύπου οχήματος αναφορικά με την εγκατάσταση συστήματος ασφάλισης το οποίο υποβλήθηκε σε έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα

Στην εν λόγω περίπτωση, ο κατασκευαστής του οχήματος προσδιορίζει, στο σημείο 3.1. του εγγράφου πληροφοριών (παράρτημα 1), ότι η απαίτηση του εν λόγω σημείου δεν εφαρμόζεται στην εγκατάσταση του συστήματος ασφάλισης όπου πληρούνται οι σχετικοί όροι εγκατάστασης.

Η απαίτηση αυτή δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι πληροφορίες που απαιτούνται στο σημείο 3.1. του παραρτήματος 1 έχουν ήδη υποβληθεί για την έγκριση της χωριστής τεχνικής μονάδας.

3.8. Ασφαλής λειτουργία μετά τη δοκιμή δόνησης

3.8.1. Για τη δοκιμή αυτή, τα κατασκευαστικά στοιχεία υποδιαιρούνται σε δύο τύπους:

Τύπος 1: κατασκευαστικά στοιχεία που συναρμολογούνται κανονικά επί του οχήματος,

Τύπος 2: κατασκευαστικά στοιχεία που πρόκειται να συνδεθούν με τον κινητήρα.

3.8.2. Τα κατασκευαστικά στοιχεία / το σύστημα ασφάλισης υποβάλλεται/-ονται σε ημιτονοειδή δόνηση, της οποίας τα χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα:

3.8.2.1. Για τον Τύπο 1

Η συχνότητα πρέπει να κυμαίνεται από 10 Hz έως 500 Hz με μέγιστο εύρος κύματος ± 5 mm και μέγιστη επιτάχυνση 3 g (κορυφή στο 0).

3.8.2.2. Για τον Τύπο 2

Η συχνότητα πρέπει να κυμαίνεται από 20 Hz έως 300 Hz με μέγιστο εύρος κύματος ± 2 mm και μέγιστη επιτάχυνση 15 g (κορυφή στο 0).

3.8.2.3. Για αμφότερους τους τύπους 1 και 2

Η διακύμανση της συχνότητας είναι 1 οκτάβα/λεπτό.

Ο αριθμός κύκλων είναι 10, η δε δοκιμή εκτελείται κατά μήκος καθενός των 3 αξόνων.

Οι δονήσεις ασκούνται σε χαμηλές συχνότητες σε μέγιστο σταθερό εύρος κύματος και με μέγιστη σταθερή επιτάχυνση στις υψηλές συχνότητες.

3.8.3. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, το σύστημα ασφάλισης συνδέεται με την παροχή ρεύματος και το καλώδιο πρέπει να ενισχυθεί μετά από 200 mm.

3.8.4. Μετά τη δοκιμή δόνησης, πρέπει να επαναληφθεί η δοκιμή λειτουργίας σύμφωνα με το σημείο 3.1.

3.9. Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα

Το σύστημα ασφάλισης υποβάλλεται στις δοκιμές που περιγράφονται στο παράρτημα 7.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7

Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα

1. Θωράκιση έναντι διαταραχών στις γραμμές τροφοδότησης

Οι δοκιμές διενεργούνται σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού αριθ. 10 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 06, και σύμφωνα με τις μεθόδους δοκιμής που περιγράφονται στο παράρτημα 10 για ηλεκτρικό/ηλεκτρονικό συναρμολογημένο υποσύνολο (ΗΣΥ).

Το σύστημα ασφάλισης υποβάλλεται σε δοκιμή σε θέση απενεργοποίησης και σε θέση ενεργοποίησης.

2. Θωράκιση έναντι διαταραχών λόγω ακτινοβολούμενων υψηλών συχνοτήτων

Η δοκιμή θωράκισης του συστήματος ασφάλισης μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού αριθ. 10 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 06, και τις μεθόδους δοκιμής που περιγράφονται στο παράρτημα 6 για τα οχήματα και στο παράρτημα 9 για ηλεκτρικό/ηλεκτρονικό συναρμολογημένο υποσύνολο (ΗΣΥ).

Το σύστημα ασφάλισης υποβάλλεται σε δοκιμή με τις συνθήκες λειτουργίας και τα κριτήρια αποτυχίας που ορίζονται στον πίνακα 1.

Πίνακας 1

Συνθήκες λειτουργίας και κριτήρια αποτυχίας για το σύστημα ασφάλισης

Τύπος δοκιμής	Συνθήκες λειτουργίας του συστήματος ασφάλισης	Κριτήρια αποτυχίας
Δοκιμή του οχήματος	Σύστημα ασφάλισης σε θέση απενεργοποίησης Κλειδί σε θέση λειτουργίας (ON) ή όχημα με ταχύτητα 50 km/h [1]	Μη αναμενόμενη ενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης
	Σύστημα ασφάλισης σε θέση ενεργοποίησης Κλειδί σε θέση μη λειτουργίας (OFF)	Μη αναμενόμενη απενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης
	Σύστημα ασφάλισης σε θέση ενεργοποίησης Όχημα σε κατάσταση φόρτισης (κατά περίπτωση)	Μη αναμενόμενη απενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης
Δοκιμή ΗΣΥ	Σύστημα ασφάλισης σε θέση απενεργοποίησης	Μη αναμενόμενη ενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης
	Σύστημα ασφάλισης σε θέση ενεργοποίησης	Μη αναμενόμενη απενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης

[1] Η δοκιμή αυτή μπορεί να καλύπτεται από τον κανονισμό αριθ. 10 του ΟΗΕ, για την περίπτωση ταχύτητας 50 km/h.

3. Ηλεκτρικές διαταραχές λόγω ηλεκτροστατικών εκκενώσεων

Η θωράκιση έναντι ηλεκτρικών διαταραχών υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το πρότυπο ISO 10605:2008/AMD 1:2014 με χρήση των επίπεδων σφοδρότητας της δοκιμής από τον πίνακα 2.

Οι δοκιμές ηλεκτροστατικών εκκενώσεων (ESD) εκτελούνται είτε σε επίπεδο οχήματος είτε σε επίπεδο ηλεκτρικού/ηλεκτρονικού συναρμολογημένου υποσυνόλου (ΗΣΥ).

Πίνακας 2

Επίπεδα δοκιμής ESD

Τύπος εκκένωσης	Σημεία εκκένωσης	Κατάσταση συστήματος ασφάλισης	Δίκτυο εκκένωσης	Επίπεδο δοκιμής	Κριτήρια αποτυχίας
Εκκένωση αέρα	Σημεία στα οποία η πρόσβαση είναι εύκολη μόνο από το εσωτερικό του οχήματος	Σύστημα ασφάλισης σε θέση απενεργοποίησης (αν η δοκιμή διενεργείται σε όχημα, τότε το όχημα πρέπει να έχει το κλειδί σε θέση ON ή το όχημα να έχει ταχύτητα 50 km/h ή ο κινητήρας να είναι σε κατάσταση βραδυπορίας)	330 pF, 2 kΩ	± 6 kV	Μη αναμενόμενη ενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης
	Σημεία τα οποία αγγίζονται εύκολα μόνο από το εξωτερικό του οχήματος	Σύστημα ασφάλισης σε θέση ενεργοποίησης (αν η δοκιμή εκτελείται σε όχημα τότε το όχημα είναι σε κατάσταση ασφάλισης και με το κλειδί σε θέση OFF)	150 pF, 2 kΩ	± 15 kV	Μη αναμενόμενη απενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης χωρίς επανενεργοποίηση, εντός 1 s, έπειτα από κάθε εκκένωση
Εκκένωση επαφής	Σημεία στα οποία η πρόσβαση είναι εύκολη μόνο από το εσωτερικό του οχήματος	Σύστημα ασφάλισης σε θέση απενεργοποίησης (αν η δοκιμή διενεργείται σε όχημα, τότε το όχημα πρέπει να έχει το κλειδί σε θέση ON ή το όχημα να έχει ταχύτητα 50 km/h ή ο κινητήρας να είναι σε κατάσταση βραδυπορίας)	330 pF, 2 kΩ	± 4 kV	Μη αναμενόμενη ενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης
	Σημεία τα οποία αγγίζονται εύκολα μόνο από το εξωτερικό του οχήματος	Σύστημα ασφάλισης σε θέση ενεργοποίησης (αν η δοκιμή εκτελείται σε όχημα τότε το όχημα είναι σε κατάσταση ασφάλισης και με το κλειδί σε θέση OFF)	150 pF, 2 kΩ	± 8 kV	Μη αναμενόμενη απενεργοποίηση του συστήματος ασφάλισης χωρίς επανενεργοποίηση, εντός 1 s, έπειτα από κάθε εκκένωση

Κάθε δοκιμή εκτελείται με 3 εκκενώσεις με ελάχιστο διάστημα 5 s μεταξύ κάθε εκκένωσης.

4. Ακτινοβολούμενες εκπομπές

Οι δοκιμές διενεργούνται σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού αριθ. 10 του ΟΗΕ, σειρά τροποποιήσεων 04, και σύμφωνα με τις μεθόδους δοκιμής που περιγράφονται στα παραρτήματα 4 και 5 για τα οχήματα ή στα παραρτήματα 7 και 8 για ηλεκτρικό/ηλεκτρονικό συναρμολογημένο υποσύνολο (ΗΣΥ).

Το σύστημα ασφάλισης πρέπει να είναι σε θέση ενεργοποίησης.