

Αριθμός 751

ΟΙ ΠΕΡΙ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΝΟΜΟΙ ΤΟΥ 2000 ΚΑΙ 2002

Διάταγμα δυνάμει του άρθρου 7

- Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων, ασκώντας τις εξουσίες που του παρέχονται από το άρθρο 7 των περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμων του 2000 και 2002, εκδίδει το ακόλουθο Διάταγμα.
- 18(Ι) του 2000
18(Ι) του 2002.
- Συνοπτικός
τίτλος.
1. Το παρόν Διάταγμα θα αναφέρεται ως το περί της Γενικής Κατασκευής των Μεμονωμένων Οχημάτων Διάταγμα του 2004.
- Ερμηνεία.
- 2.-(1) Για τους σκοπούς του παρόντος Διατάγματος, εκτός αν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια –
- «Νόμος» σημαίνει τους περί Έγκρισης Τύπου Οχημάτων Νόμους του 2000 και 2002, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται.
- 18(Ι) του 2000
18(Ι) του 2002.
- Επίσημη
Εφημερίδα
Παράρτημα ΙΙΙ(Ι):
03.10.2003.
- «Κανονισμοί» σημαίνει τους περί Έγκρισης Τύπου Μεμονωμένων Οχημάτων Κανονισμούς του 2003.
- (2) Όροι, η έννοια των οποίων δεν ορίζεται ειδικά στο παρόν Διάταγμα, έχουν την έννοια που τους αποδίδεται στο Νόμο.

Έγκριση τύπου
μεμονωμένου
οχήματος σε
σχέση με τη
γενική κατασκευή
του.

Παράρτημα.

3. Οι τεχνικές προδιαγραφές και οι κατασκευαστικές απαιτήσεις που προβλέπονται στον Κανονισμό 4 των Κανονισμών για τη χορήγηση έγκρισης τύπου μεμονωμένου οχήματος, όσον αφορά στη γενική κατασκευή των οχημάτων κατηγορίας M1, τα οποία αναφέρονται στον Κανονισμό 6 των Κανονισμών, είναι αυτές που καθορίζονται στο Παράρτημα του παρόντος Διατάγματος.

Έναρξη ισχύος.

4. Το παρόν Διάταγμα τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία έκδοσης του για τα οχήματα ηλικίας μέχρι δύο ετών και έξι μηνών τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 3.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
(Παράγραφος 3)

**Τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στον Κανονισμό 4 για οχήματα
κατηγορίας M1 που αναφέρονται στον Κανονισμό 6 των Κανονισμών**

1. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του οχήματος και των κατασκευαστικών του στοιχείων πρέπει να αποκλείουν κινδύνους σε πρόσωπα που βρίσκονται εντός του οχήματος ή επί οδού.
2. Χωρίς επηρεασμό της γενικότητας της παραγράφου 1, σε κανονικές συνθήκες οδήγησης του οχήματος επί οδού, περιλαμβανομένης της περίπτωσης που το όχημα είναι φορτωμένο στη μέγιστη μικτή μάζα του και το βάρος στον κάθε άξονα ισούται με το μέγιστο επιτρεπόμενο αξονικό βάρος –
 - (α) θα πρέπει ο οδηγός να δύναται να ελέγχει και να οδηγεί το όχημα με ασφάλεια, λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων ανάπτυξης ταχύτητας και επιτάχυνσης του οχήματος,
 - (β) θα πρέπει ο οδηγός να δύναται, ανά πάσα στιγμή ενώ οδηγεί, να έχει πλήρη οπτική αίσθηση της οδού και της τροχαίας κίνησης που βρίσκεται εμπρός του,
 - (γ) οι τροχοί θα είναι συμβατοί με τα στερεώματα τους και η απόσταση μεταξύ καθενός από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος θα είναι αρκετή ώστε να διασφαλίζεται ότι δε θα υπάρχει κίνδυνος επικάλυψης ή μπλοκαρίσματος ενός από άλλο:
 - (i) επίσωτρα,
 - (ii) τροχοί,
 - (iii) άλλα περιστρεφόμενα μέρη που σχετίζονται με τη μετάδοση ισχύος της μηχανής ή της πέδησης,
 - (iv) κινούμενα μέρη του μηχανισμού διεύθυνσης,
 - (v) σταθερά μέρη που είναι τοποθετημένα πλησίον των πιο πάνω,

(δ) η δομή του οχήματος (πλαίσιο ή ολοκληρωμένο πλαίσιο – αμάξωμα) θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένη και κατασκευασμένη ώστε να αντέχει στις δυνάμεις και στις δονήσεις που αναμένεται να υπόκειται,

(ε) είσοδοι και έξοδοι για τους επιβάτες του οχήματος, περιλαμβανομένου και του οδηγού, θα είναι σχεδιασμένοι για εύκολη και ασφαλή χρήση,

(στ) όλα τα καλύμματα ανοιγμάτων, περιλαμβανομένων των θυρών χώρων αποσκευών, πρέπει να μπορούν να μανταλώνονται με ασφάλεια στην πλήρως κλειστή στάση τους,

(ζ) το σύστημα διεύθυνσης, το σύστημα ανάρτησης, οι άξονες και οι τροχοί θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένα και κατασκευασμένα ώστε να αντέχουν στις δυνάμεις και στις δονήσεις που αναμένεται να υπόκεινται,

(η) το σύστημα τροφοδοσίας καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης της δεξαμενής καυσίμου, θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο σχεδιασμένα, κατασκευασμένα και τοποθετημένα ώστε να αντέχουν στις δυνάμεις, στις δονήσεις και τις συνθήκες διάβρωσης που αναμένεται να υπόκεινται. Θα πρέπει να είναι με τέτοιο τρόπο τοποθετημένα ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος ζημιάς, όπως γδάρσιμο λόγω τριβής με άλλα μέρη του οχήματος και ο κίνδυνος φωτιάς σε περίπτωση διαρροής καυσίμου. Ειδικότερα –

(i) σε σχέση με τη δεξαμενή, τυχόν υπερπίεση ή πίεση υπερβαίνουσα την πίεση λειτουργίας πρέπει να αντισταθμίζεται αυτόματα με κατάλληλες διατάξεις (εξαεριστικά, βαλβίδες ασφαλείας κλπ.),

(ii) τα εξαεριστικά πρέπει να είναι μελετημένα κατά τρόπο ώστε να προλαμβάνονται τυχόν κίνδυνοι πυρκαγιάς. Συγκεκριμένα, καύσιμο που διαφεύγει όταν πληρούται η δεξαμενή δεν πρέπει να πέφτει στο σύστημα της εξάτμισης. Το καύσιμο αυτό πρέπει να παροχετεύεται στο έδαφος,

(iii) η δεξαμενή δεν πρέπει να τοποθετείται σε, ή να αποτελεί επιφάνεια (δάπεδο, τοίχωμα, διάφραγμα) του διαμερίσματος επιβαινόντων ή άλλου διαμερίσματος που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διαμερίσματος επιβαινόντων,

- (iv) πρέπει να προβλέπεται χώρισμα μεταξύ του διαμερίσματος επιβαινόντων και της δεξαμενής. Το χώρισμα επιτρέπεται να περιέχει ανοίγματα (π.χ. για τη διέλευση καλωδίων) υπό τον όρο ότι είναι έτσι διατεταγμένα ώστε να μη μπορεί το καύσιμο να ρεύσει ελεύθερα από τη δεξαμενή προς το διαμέρισμα επιβαινόντων ή άλλο διαμέρισμα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του διαμερίσματος επιβαινόντων υπό τις συνήθεις συνθήκες χρήσης του οχήματος,
- (v) η δεξαμενή πρέπει να είναι στέρα προσδεδεμένη και τοποθετημένη έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν διαρροή καυσίμου από τη δεξαμενή ή τα εξαρτήματα της διαφεύγει προς το έδαφος και όχι προς το διαμέρισμα επιβαινόντων υπό τις συνήθεις συνθήκες χρήσης του οχήματος,
- (vi) το στόμιο πλήρωσης δεν πρέπει να ευρίσκεται στο διαμέρισμα επιβαινόντων, στο χώρο αποσκευών ή στο διαμέρισμα του κινητήρα,
- (vii) το καύσιμο δεν πρέπει να διαφεύγει μέσω του πώματος της δεξαμενής ή μέσω των διατάξεων αντιστάθμισης της υπερπίεσης κατά τις προβλεπτές συνθήκες λειτουργίας του οχήματος. Σε περίπτωση ανατροπής του οχήματος γίνεται ανεκτό το στάξιμο, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνει τα 30g/min,
- (viii) το πώμα της δεξαμενής πρέπει να είναι στερεωμένο στο σωλήνα πλήρωσης. Ο στεγανοποιητικός δακτύλιος (φλάντζα) πρέπει να συγκρατείται επαρκώς στη θέση του, ενώ το πώμα όταν είναι κλειστό πρέπει να εφαρμόζει επί του στεγανοποιητικού δακτυλίου και του σωλήνα πλήρωσης,
- (ix) οι δεξαμενές καυσίμων τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται από τις συνέπειες μετωπικής ή οπίσθιας σύγκρουσης του οχήματος. Πλησίον της δεξαμενής δεν πρέπει να υπάρχουν προεξέχοντα μέρη και αιχμηρές ακμές,
- (x) η δεξαμενή καυσίμου και ο σωλήνας πλήρωσης πρέπει να σχεδιάζονται και να εγκαθίστανται στα οχήματα κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η σώρευση στατικών ηλεκτρικών φορτίων σε ολόκληρη την επιφάνεια τους. Εφόσον απαιτείται, τα φορτία αυτά πρέπει να εκφορτίζονται στην μεταλλική δομή του πλαισίου ή σε οποιαδήποτε μεγάλη μεταλλική μάζα μέσω καλού αγωγού,

(θ) το ηλεκτρικό σύστημα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων της μπαταρίας, των ηλεκτρικών τεχνικών μονάδων και των καλωδίων, θα είναι καλά και ασφαλισμένα στερεωμένο στο όχημα. Η μέγιστη απόσταση μεταξύ των συνδετήρων που χρησιμοποιούνται για τη στερέωση εμφανών καλωδίων θα είναι 300 χιλιοστά. Τα καλώδια θα είναι τοποθετημένα και προστατευμένα με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα ζημιάς, όπως γδάρισμα, στη μόνωση τους. Οι ηλεκτρικές τεχνικές μονάδες θα είναι κατασκευασμένες και εγκατεστημένες με τρόπο που να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα διάβρωσης και φωτιάς.

Έγινε στις 19 Οκτωβρίου 2004.

ΧΑΡΗΣ ΘΡΑΣΟΥ,
Υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων.

(Υ.Σ.Ε. 12.7.8.8)