

CHAPITRE IV. — *Montant*

Art. 4. Le montant de l'avantage est fixé à 165 F par mois d'occupation au cours de l'année 1986.

Le montant est porté à 2 000 F par an pour les ouvriers et ouvrières qui ont été occupés pendant les douze mois de l'année 1986 dans les entreprises visées à l'article 1er.

Par mois d'occupation, il faut également entendre tout mois au cours duquel le contrat de travail a pris cours au plus tard le 15, ainsi que tout mois au cours duquel le contrat de travail en vigueur depuis le premier jour du mois a pris fin après la date du 15.

Pour la détermination des mois d'occupation à prendre en considération, il est tenu compte des journées de travail effectives aussi bien que des journées assimilées, conformément aux décisions prises à ce sujet par la Commission paritaire du commerce alimentaire.

CHAPITRE V. — *Modalités de paiement*

Art. 5. Les employeurs visés à l'article 5, a des statuts du Fonds remettent avant le 1er avril 1987, à chaque ouvrier et ouvrière occupés dans leur entreprise au cours de l'année 1986, un formulaire en double exemplaire, dûment rempli et signé, dont le modèle est arrêté par la Commission paritaire du commerce alimentaire.

Ces formulaires sont mis à leur disposition d'office ou à leur demande, par l'administration du Fonds, établie rue Saint-Bernard 60, à 1060 Bruxelles.

Art. 6. Les ouvriers et ouvrières remplissant les conditions d'octroi visées à l'article 3 de la présente convention collective de travail, remettent à l'organisation mentionnée à l'article 3, dont ils sont membres, le formulaire en double exemplaire, visé à l'article 5.

Cette organisation vérifie l'affiliation effective de l'ouvrier ou de l'ouvrière intéressé(e) ainsi que la justification de son droit et calcule le montant de l'avantage. Après avoir fait contrôler ces opérations par une autre organisation représentative interprofessionnelle d'ouvriers, elle émet au nom et au profit de l'intéressé(e) un chèque bancaire circulaire numéroté dont le montant représente l'avantage auquel il ou elle a droit. Ce chèque est délivré à l'organisation par l'administration du Fonds.

La vérification, le contrôle et l'émission ont lieu du 1er avril au 15 septembre 1987.

Art. 7. Avant le 15 octobre 1987 chacune des organisations visées à l'article 3 fournit au Fonds social un décompte reprenant le nombre, les numéros et le montant total des chèques qu'elle a émis.

Les organisations sont tenues de conserver les formulaires de demande et le double des chèques s'y rapportant qui sont contrôlés par les personnes désignées à cette fin par le conseil d'administration du Fonds.

Les chèques bancaires circulaires non utilisés sont remis à l'administration du Fonds au plus tard huit jours après la date de fin d'émission.

CHAPITRE VI. — *Validité*

Art. 8. La présente convention collective de travail entre en vigueur le 1er janvier 1987 et cesse d'être en vigueur le 31 décembre 1987.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 30 avril 1987.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail,
M. HANSENNE

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 87 — 960

21 MAI 1987. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

BAUDOUIN, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er;

HOOFDSTUK IV. — *Bedrag*

Art. 4. Het bedrag van het voordeel is vastgesteld op 165 F per maand tewerkstelling in de loop van het jaar 1986.

Het bedrag wordt op 2 000 F per jaar gebracht voor de werklieden en werksters die gedurende de twaalf maanden van het jaar 1986 zijn tewerkgesteld geweest in de bij artikel 1 beoogde ondernemingen.

Onder maand tewerkstelling dient tevens verstaan, elke maand in de loop waarvan de arbeidsovereenkomst uiterlijk de 15e is ingegaan, alsmede elke maand in de loop waarvan de sedert de eerste dag van de maand lopende arbeidsovereenkomst na de 15e een einde heeft genomen.

Bij het bepalen van de maanden tewerkstelling die in aanmerking worden genomen, wordt rekening gehouden met de werkelijk gepresteerde arbeidsdagen, evenals met de dagen die zijn gelijkgesteld overeenkomstig de beslissingen dienaangaande genomen door het Paritair Comité voor de handel in voedingswaren.

HOOFDSTUK V. — *Betalingsmodaliteiten*

Art. 5. De in artikel 5, a van de statuten van het Fonds bedoelde werkgevers overhandigen vóór 1 april 1987 aan elke werkmán en werkster die in hun onderneming zijn tewerkgesteld geweest in de loop van het jaar 1986, een behoorlijk ingevuld en ondertekend formulier in dubbel exemplaar, waarvan het model wordt vastgesteld door het Paritair Comité voor de handel in voedingswaren.

Deze formulieren worden ambtshalve of op hun verzoek ter beschikking gesteld door het beheer van het Fonds, gevestigd Sint-Bernardstraat 60, te 1060 Brussel.

Art. 6. De werklieden en werksters die de in artikel 3 van deze collectieve arbeidsovereenkomst bedoelde toekenningsvoorwaarden vervullen maken het in artikel 5 bedoelde formulier in dubbel exemplaar over aan de in artikel 3 vermelde organisatie waarvan zij lid zijn.

Deze organisatie gaat na of de betrokken werkmán of werkster werkelijk is aangesloten en of hij of zij een recht kan doen gelden en berekent het bedrag van het voordeel. Na die verrichtingen te hebben doen controleren door een andere representatieve interprofessionele organisatie van arbeiders, geeft ze op naam en ten voordele van de betrokkene een genummerde circulaire bankcheck uit waarvan het bedrag overeenstemt met het voordeel waarop hij of zij recht heeft. Deze check wordt aan de organisatie ter beschikking gesteld door het beheer van het Fonds.

Het nazicht, de controle en de uitgifte hebben plaats van 1 april tot 15 september 1987.

Art. 7. Vóór 15 oktober 1987 bezorgt iedere in artikel 3 bedoelde organisatie aan het Sociaal Fonds een afrekening met vermelding van het aantal, de nummers en het totaal bedrag van de door haar uitgegeven checks.

De organisaties dienen de aanvraagformulieren en het dubbel van de daarop betrekking hebbende checks te bewaren; deze worden gecontroleerd door de daartoe door de raad van beheer van het Fonds aangeduide personen.

De niet gebruikte circulaire bankchecks worden aan het beheer van het Fonds overhandigd ten laatste acht dagen na de datum van het einde van de uitgifte.

HOOFDSTUK VI. — *Geldigheid*

Art. 8. Deze collectieve arbeidsovereenkomst treedt in werking op 1 januari 1987 en houdt op van kracht te zijn op 31 december 1987.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 30 april 1987.

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,
M. HANSENNE

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 87 — 960

21 MEI 1987. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1;

Vu la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 13 septembre 1985;

Vu l'avis de la commission consultative administration-industrie;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'avis du Conseil d'Etat sur l'article 2;

Vu l'urgence en ce qui concerne les articles 1er et 3 à 12;

Considérant que l'article 2 du présent arrêté doit être adopté d'urgence en raison de l'action en manquement devant la Cour de Justice des Communautés européennes;

Considérant que la libéralisation du rayon de braquage doit être accompagnée de mesures techniques qu'il est impérieux de porter dès à présent à la connaissance des constructeurs pour des raisons de planning de fabrication;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Dans l'article 1er de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, le § 2, point 8, est remplacé par la disposition suivante :

« 8. le terme « autobus » ou « autocar » désigne tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes, autre que les voitures, les voitures mixtes et les minibus.

Le terme « autobus » est réservé aux véhicules affectés uniquement à des services réguliers ou réguliers spécialisés de transport de personnes; ».

Art. 2. Dans l'article 32bis du même arrêté, le point 2.3., est remplacé par la disposition suivante :

« 2.3. Cercle de braquage.

2.3.1. Dispositions applicables aux véhicules mis en circulation à l'état neuf avant le 1er juin 1987.

Les véhicules automobiles et les trains de véhicules doivent être construits et aménagés pour qu'ils puissent rouler dans un anneau, dont le cercle extérieur a un rayon de 12 m et le cercle intérieur a un rayon de 6,50 m sans qu'aucune partie des véhicules automobiles ou des trains de véhicules ne sorte de la surface annulaire.

De plus, lorsque les véhicules automobiles ou les trains de véhicules roulent dans cet anneau en longeant le cercle extérieur, le débattement à la hauteur de l'essieu arrière ne peut dépasser 0,50 m.

Ces prescriptions sont applicables en tenant compte des valeurs nominales des véhicules. Lors de la vérification des véhicules en circulation, une tolérance de 50 mm est appliquée sur la largeur de la couronne circulaire et de 20 mm sur le débattement.

2.3.2. Dispositions applicables aux véhicules mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987.

Un véhicule automobile ou un train de véhicules doit pouvoir se mouvoir de telle manière que, lorsque l'avant du véhicule automobile ou du train de véhicules amorçe, poursuit et termine un virage sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, aucune partie du véhicule automobile ou du train de véhicules ne dépasse la tangente à ladite piste circulaire de plus de 0,80 m et que la largeur de l'anneau circulaire ne dépasse pas 7,20 m et ce, dans les conditions suivantes :

2.3.2.1. au début et à la fin de la manœuvre, le flanc extérieur du véhicule automobile ou du train de véhicules longe le côté intérieur de la tangente à la piste circulaire;

2.3.2.2. la manœuvre s'effectue en longeant le côté intérieur de la circonférence extérieure de la piste circulaire;

2.3.2.3. la manœuvre se termine après avoir décrit un angle de 360 degrés.

Après avoir décrit un angle de 120° sur une piste circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m, le véhicule automobile ou le train de véhicules doit en outre se situer entièrement dans les limites de la piste circulaire. »

Gelet op de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheids toebehoren moeten voldoen;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, zoals het laatst gewijzigd werd door het koninklijk besluit van 13 september 1985;

Gelet op het advies van de raadgevende commissie administratienijverheid;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op het advies van de Raad van State over het artikel 2; Gelet op de dringende noodzakelijkheid wat betreft de artikelen 1 en 3 tot 12;

Overwegende dat artikel 2 van dit besluit dringend moet worden aangenomen ingevolge de vordering wegens niet-nakoming voor het Europees Gerechtshof;

Overwegende dat het vrijgeven van de bestreken baan moet gepaard gaan met technische maatregelen die, omwille van redenen van fabricageplanning, nu reeds ter kennis van de constructeurs moeten worden gebracht;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, wordt § 2, punt 8, vervangen door de volgende bepaling :

« 8. « autobus » of « autocar », elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van personen, die noch een personenauto, noch een auto voor dubbel gebruik, noch een minibus is.

Het begrip « autobus » is voorbehouden voor de voertuigen slechts gebezigd voor geregeld vervoer of bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen; ».

Art. 2. In artikel 32bis van het zelfde besluit, wordt het punt 2.3. vervangen door de volgende bepaling :

« 2.3. Bestreken baan.

2.3.1. Bepalingen van toepassing op voertuigen in nieuwe staat in het verkeer gebracht vóór 1 juni 1987.

De auto's en de slepen moeten zo gebouwd en ingericht zijn dat ze kunnen rijden in een ring gevormd door een buitencirkel met een straal van 12 m en een binnencirkel met een straal van 6,50 m zonder dat een deel van de auto of sleep buiten dit ringvormig oppervlak komt.

Daarenboven, wanneer de auto's of de slepen in deze ring langs de buitencirkel rijden, mag de uitzwaai ter hoogte van de achteras niet meer dan 0,50 m bedragen.

Deze voorschriften zijn van toepassing rekening houdend met de nominale waarden van de voertuigen. Bij het controleren van voertuigen in het verkeer, wordt een tolerantie toegepast van 50 mm op de breedte van de ring en van 20 mm op de uitzwaai.

2.3.2. Bepalingen van toepassing op voertuigen in nieuwe staat in het verkeer gebracht vanaf 1 juni 1987.

Een auto of een sleep moet zich zodanig kunnen bewegen dat, bij het met de voorzijde van de auto of van de sleep in-, door- en uitrijden van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m, geen deel van de auto of van de sleep de raaklijn aan genoemde cirkelbaan met meer dan 0,80 m zal overschrijden en de breedte van de bestreken baan niet meer dan 7,20 m zal bedragen, en wel onder de volgende omstandigheden :

2.3.2.1. het in- en uitrijden geschiedt met de buitenzijde van de auto of van de sleep langs de binnenzijde van de raaklijn aan de cirkelbaan;

2.3.2.2. het doorrijden van genoemde cirkelbaan geschiedt langs de binnenzijde van de buitenomtrek van de cirkelbaan;

2.3.2.3. het uitrijden geschiedt na het doorrijden van de cirkelbaan onder een hoek van 360 graden.

Voorts dient de auto of de sleep zich na het doorrijden over een hoek van 120° van een cirkelbaan met een buitenstraal van 12,50 m geheel binnen de cirkelbaan te bevinden. »

Art. 3. L'article 45 du même arrêté est complété par un § 3 rédigé comme suit :

« § 3. Pour toute demande d'agrément introduite à partir du 1er juin 1987, les autobus et autocars doivent satisfaire à la directive 71/320/CEE du Conseil des Communautés européennes du 26 juillet 1971 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 85/647/CEE de la Commission du 23 décembre 1985. »

Art. 4. L'article 59 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 59. Entrées et sorties des véhicules automobiles.

1. Portes.

1.1. Portes latérales des véhicules automobiles.

Lorsqu'elles sont d'un seul battant et pivotent autour d'un axe vertical ou à peu près vertical, les portes latérales doivent avoir leurs charnières à l'avant.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules lents.

1.2. Prescriptions applicables aux véhicules de la catégorie M1.

1.2.1. Prescriptions de la directive 70/387/CEE.

1.2.1.1. Les prescriptions de la directive 70/387/CEE du Conseil des Communautés européennes du 27 juillet 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux portes des véhicules à moteur et de leurs remorques, appliquées selon les modalités fixées aux articles 3 et 3bis, peuvent à la demande du constructeur, être appliquées.

1.2.1.2. La preuve demandée au § 3 de l'article 3bis sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut supérieur de la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par l'Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

1.2.2. Prescriptions du Règlement n° 11 ECE.

1.2.2.1. Les prescriptions du Règlement n° 11 de la Commission économique pour l'Europe de Genève et ses séries d'amendements 01 et 02 respectivement entrées en vigueur le 6 mai 1974 et le 15 mars 1981 portant prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la résistance des serrures et des charnières des portes, appliquées selon les modalités fixées à l'article 3ter, peuvent, à la demande du constructeur, être appliquées.

1.2.2.2. La preuve demandée au § 3 de l'article 3ter sera constituée d'un rapport d'essais délivré soit par l'Institut supérieur de la Sécurité routière a.s.b.l., chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles, soit par l'Administration des Transports, Direction B1, Cantersteen 12, 1000 Bruxelles.

2. Prescriptions particulières applicables aux entrées et sorties des autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf avant le 1er juin 1987 et des autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places, non compris le conducteur, est inférieur à 17.

2.1. Portes de service des autobus et autocars.

Les autobus d'une masse maximale autorisée de plus de 5 000 kg doivent être pourvus d'au moins deux portes de service. Une de ces portes doit être située dans la face latérale droite.

Les autres véhicules peuvent être pourvus d'une seule porte de service. Celle-ci doit se trouver dans la face latérale droite pour les véhicules d'une masse maximale autorisée de plus de 5 000 kg.

Il ne peut exister aucune porte de service dans la face latérale gauche.

Les portes de service doivent offrir un passage libre d'au moins :

- 1 000 mm de hauteur et 500 mm de largeur pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 2 500 kg;
- 1 300 mm de hauteur et 550 mm de largeur pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2 500 kg, sans excéder 5 000 kg;
- 1 600 mm de hauteur et 600 mm de largeur pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 5 000 kg.

Art. 3. In artikel 45 van het zelfde besluit wordt een § 3 toegevoegd, luidend als volgt :

« § 3. De autobussen en autocars waarvoor de aanvraag om goedkeuring vanaf 1 juni 1987 wordt ingediend, moeten voldoen aan de bepalingen van de richtlijn 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971, inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, zoals laatst gewijzigd door de richtlijn 85/647/EEG van de Commissie van 23 december 1985. »

Art. 4. Artikel 59 van het zelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 59. In- en uitgangen van de auto's.

1. Deuren.

1.1. Deuren in de zijwanden van de auto's.

Wanneer de deuren in de zijwanden eendelige draaideuren zijn die om een verticale of nagenoeg verticale as draaien, moeten het deuren met scharnieren naar voren zijn.

Deze bepaling is niet van toepassing op de voertuigen voor traag vervoer.

1.2. Voorschriften van toepassing op de voertuigen van categorie M1.

1.2.1. Voorschriften van de richtlijn 70/387/EEG.

1.2.1.1. De voorschriften van de richtlijn 70/387/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juli 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende deuren van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, toegepast volgens de modaliteiten vastgelegd in artikelen 3 en 3bis, mogen, op aanvraag van de constructeur, toegepast worden.

1.2.1.2. Het in § 3 van artikel 3bis gevraagde bewijs zal bestaan uit een proefnemingsverslag afgeleverd hetzij door het Hoger Instituut voor Verkeersveiligheid v.z.w., Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, hetzij door het Bestuur van het Vervoer, Directie B1, Cantersteen 12, 1000 Brussel.

1.2.2. Voorschriften van het Reglement nr. 11 ECE.

1.2.2.1. De voorschriften van het Reglement nr. 11 van de Economische Commissie voor Europa van Genève, en zijn reeksen amendementen 01 en 02, respectievelijk van kracht geworden op 6 mei 1974 en 15 maart 1981 houdende eenvormige voorschriften inzake de goedkeuring van voertuigen betreffende de weerstand van de sloten en scharnieren van de deuren, toegepast volgens de modaliteiten vastgelegd in artikel 3ter, mogen, op aanvraag van de constructeur, toegepast worden.

1.2.2.2. Het in § 3 van artikel 3ter gevraagde bewijs zal bestaan uit een proefnemingsverslag afgeleverd hetzij door het Hoger Instituut voor Verkeersveiligheid v.z.w., Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, hetzij door het Bestuur van het Vervoer, Directie B1, Cantersteen 12, 1000 Brussel.

2. Bijzondere voorschriften toepasselijk op de in- en uitgangen van de autobussen en de autocars in gebruik genomen in nieuwe staat vóór 1 juni 1987 evenals van de autobussen en de autocars in gebruik genomen in nieuwe staat vanaf 1 juni 1987 en waarvan het aantal plaatsen, bestuurder niet inbegrepen, minder bedraagt dan 17.

2.1. Bedrijfsdeuren in de autobussen en autocars.

De autobussen met een maximale toegelaten massa van meer dan 5 000 kg moeten voorzien zijn van ten minste twee bedrijfsdeuren. Eén van deze deuren moet in de rechter zijwand zijn gelegen.

De andere voertuigen mogen met één enkele bedrijfsdeur uitgerust zijn. Bij de voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 5 000 kg moet deze deur zich in de rechter zijwand bevinden.

In de linker zijwand mag geen enkele bedrijfsdeur zijn aangebracht.

De bedrijfsdeuren moeten een vrije doorgang laten van ten minste :

- 1 000 mm hoog en 500 mm breed bij de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa niet meer bedraagt dan 2 500 kg;
- 1 300 mm hoog en 550 mm breed bij de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 2 500 kg doch niet meer dan 5 000 kg bedraagt;
- 1 600 mm hoog en 600 mm breed bij de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 5 000 kg bedraagt.

Pour la détermination de la largeur précitée de 600 mm, il n'est pas tenu compte des poignées de porte, des mains courantes ou autres dispositifs destinés à faciliter la montée et la descente des voyageurs, pour autant que le passage libre ne soit pas inférieur à 550 mm.

Les portes doivent s'ouvrir de façon à ne pas présenter leur face extérieure au passage destiné aux voyageurs.

Les portes latérales formées d'un seul battant et pivotant autour d'un axe vertical ou à peu près vertical, ne sont pas admises pour les autobus.

Pour les portes commandées à distance, le mécanisme de servo-commande doit être réalisé de façon à permettre au conducteur de manoeuvrer ou de déverrouiller séparément chacune d'elles. Ces portes doivent en outre être munies d'un dispositif de secours permettant, en cas d'urgence, leur ouverture par les voyageurs.

Pour les autobus, les portes doivent être à servo-commande.

Ces dernières peuvent être pourvues de deux commandes, l'une située à l'intérieur du véhicule à proximité de la porte qu'elle commande, l'autre à l'extérieur, à proximité de la porte et dans un logement en retrait.

Les portes à commande manuelle doivent être munies d'un dispositif de fermeture, manoeuvrable aisément et instantanément; ce dispositif doit permettre de fermer la porte de l'extérieur et de l'ouvrir néanmoins de l'intérieur.

Des mains courantes ou autres dispositifs destinés à faciliter la montée et la descente des voyageurs doivent être prévus à l'endroit des portes.

2.2. Portes à l'usage du conducteur des autobus et des autocars.

Le conducteur doit disposer d'une porte d'accès à son poste de conduite lorsqu'il lui est difficile d'atteindre son siège en passant par une porte de service. La porte à l'usage du conducteur doit être à commande manuelle et permettre un accès aisé à son siège.

2.3. La porte d'un autobus ou d'un autocar donnant accès uniquement aux places assises situées à côté du conducteur, n'est pas considérée comme une porte de service. Elle doit toutefois répondre aux dispositions applicables aux portes latérales des véhicules automobiles.

2.4. Issues de secours.

2.4.1. Les autobus et les autocars doivent être pourvus d'issues de secours répondant aux conditions suivantes :

2.4.1.1. Les issues de secours sont constituées par des portes, des fenêtres ou des trappes. Les portes de service et la porte à l'usage du conducteur, lorsqu'elles sont obligatoires, ne sont pas considérées comme issues de secours.

Il doit exister au moins une issue de secours dans les véhicules d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 2 500 kg, au moins deux dans les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2 500 kg sans excéder 5 000 kg et, dans les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 5 000 kg, au moins trois ou au moins quatre selon que le véhicule est pourvu de deux ou d'une seule porte de service.

Les issues de secours ne peuvent être dans la même paroi que les portes de service. Toutefois, pour les véhicules qui doivent être munis d'au moins quatre issues de secours, une de ces issues peut se trouver dans la même paroi que les portes de service.

Lorsque plusieurs issues de secours sont imposées, elles ne peuvent se trouver toutes dans la même paroi.

Toute issue de secours doit être nettement signalée à l'intérieur du véhicule par une inscription « Sortie de secours » ou par un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail.

2.4.1.2. Les portes de secours doivent pouvoir être ouvertes facilement de l'intérieur et de l'extérieur. Il est toutefois admis que la porte puisse être fermée à clé de l'extérieur pour autant qu'elle puisse toujours être ouverte de l'intérieur sans clé. Il est également admis que le système de fermeture soit scellé à l'intérieur par une attache légère, facile à briser.

2.4.1.3. Les fenêtres de secours doivent, soit être munies d'un dispositif d'éjection de la glace, soit pouvoir être ouvertes aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule, soit être équipées d'un dispositif destiné à briser la glace. Dans ce dernier cas, le dispositif peut être un marteau placé à l'intérieur du véhicule à proximité de chaque fenêtre de secours et les glaces doivent pouvoir être facilement brisées. A cette fin, le verre feuilleté ou les matières plastiques ne peuvent être utilisés pour les fenêtres de secours.

Voor de bepaling van voormelde breedte van 600 mm wordt geen rekening gehouden met de deurkrukken, handgrepen of andere inrichtingen om het in- en uitstappen van de reizigers te vergemakkelijken, voor zover de vrije doorgang niet kleiner is dan 550 mm.

De deuren moeten zo opengaan dat de buitenkant niet naar de doorgang voor de reizigers gekeerd is.

Eendelige draaideuren in de zijwand, die om een verticale of nagenoeg verticale as draaien, zijn niet toegelaten bij de autobussen.

Bij de op afstand bediende deuren moet het mechanisme voor servobediening zodanig zijn uitgevoerd, dat de bestuurder elke deur afzonderlijk kan openen en sluiten of ontgrendelen. Deze deuren moeten bovendien voorzien zijn van een noodinrichting waarmee zij, in spoedgevallen, door de reizigers kunnen geopend worden.

Autobussen moeten voorzien zijn van deuren met servobediening.

Deze laatste mogen uitgerust zijn met twee bedieningen, waarvan de ene zich binnenin het voertuig bevindt dichtbij de deur die zij bedient en de andere erbuiten in een nis dichtbij de deur.

De met de hand bediende deuren moeten uitgerust zijn met een sluiting die op eenvoudige wijze en ogenblikkelijk te bedienen is; deze inrichting moet het toelaten de deur langs buiten te sluiten en haar toch van binnenin te openen.

Bij de deuren moeten handgrepen of andere inrichtingen om het in- en uitstappen van de reizigers te vergemakkelijken zijn aangebracht.

2.2. Door de bestuurder te gebruiken deuren in autobussen en autocars.

Indien de bestuurder moeilijk zijn zitplaats kan bereiken langs een bedrijfsdeur, moet hij beschikken over een deur voor toegang tot de bestuurdersruimte. De deur voor de bestuurder moet met handbediening zijn en een gemakkelijke toegang tot zijn zitplaats verlenen.

2.3. De deur van een autobus of autocar die alleen toegang verleent tot de zitplaatsen naast de bestuurder wordt niet als een bedrijfsdeur beschouwd. Zij dient nochtans te beantwoorden aan de bepalingen die gelden voor de zijdeuren van de auto's.

2.4. Nooduitgangen.

2.4.1. De autobussen en de autocars moeten uitgerust zijn met nooduitgangen die aan de volgende voorwaarden voldoen :

2.4.1.1. De nooduitgangen bestaan uit deuren, ramen of luiken. De bedrijfsdeuren en de deur voor de bestuurder worden, wanneer zij verplicht zijn, niet als nooduitgangen beschouwd.

Er moet ten minste één nooduitgang bestaan in de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa niet meer bedraagt dan 2 500 kg, ten minste twee in de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 2 500 kg doch niet meer dan 5 000 kg bedraagt en, in de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 5 000 kg bedraagt, ten minste drie of ten minste vier, naargelang het voertuig met twee of met één enkele bedrijfsdeur is uitgerust.

De nooduitgangen mogen zich niet in dezelfde wand als de bedrijfsdeuren bevinden. Bij voertuigen die van ten minste vier nooduitgangen moeten zijn voorzien, mag één van deze nooduitgangen zich evenwel in dezelfde wand als de bedrijfsdeuren bevinden.

Wanneer verscheidene nooduitgangen verplicht zijn, mogen deze niet alle in dezelfde wand zijn aangebracht.

Elke nooduitgang moet binnen het voertuig duidelijk zijn gesignaleerd door een opschrift « Nooduitgang » of door één van de pictogrammen waarvan het model in bijlage II van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming is vastgelegd.

2.4.1.2. De nooddeuren moeten gemakkelijk van binnenin en van buitenuit te openen zijn. Het is evenwel toegestaan dat de deur aan de buitenzijde met een sleutel kan worden afgesloten voor zover zij te allen tijde van binnenin zonder sleutel kan worden geopend. Het is eveneens toegestaan dat de afsluitinrichting aan de binnenzijde met een lichte, gemakkelijk te verbreken vastzetting verzegeld is.

2.4.1.3. De noodramen moeten hetzij uitgerust zijn met een inrichting voor het uitwerpen van de ruit, hetzij van binnenin en van buitenuit gemakkelijk en ogenblikkelijk te openen zijn, hetzij voorzien zijn van een inrichting om de ruit uit te slaan. In dit laatste geval mag de betrokken inrichting bestaan uit een in het voertuig, in de onmiddellijke nabijheid van elk noodraam aangebrachte hamer en moeten de ruiten gemakkelijk breekbaar zijn. Te dien einde mogen gelaagd glas of plasticstoffen niet in noodramen gebruikt worden.

2.4.1.4. Les trappes de secours dans le toit doivent être situées au-dessus d'une place assise ou d'autres points d'appui permettant d'accéder à ces trappes. Elles doivent être d'un type éjectable ou glissant parallèlement au toit, et non d'un type à charnière.

2.4.1.5. Les issues de secours réalisées au moyen de glaces ou de trappes éjectables doivent être approuvées par le Ministre des Communications ou son délégué.

2.4.1.6. Les dimensions minimales des issues de secours doivent être de 700 mm x 500 mm. Ces dimensions minimales peuvent être ramenées à 600 mm x 400 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 2 500 kg et à 500 mm x 500 mm pour les trappes de secours. En aucun cas, les issues de secours ne peuvent être obstruées par des aménagements intérieurs ou extérieurs du véhicule.

3. Prescriptions particulières applicables aux véhicules automobiles de camping.

3.1. La partie habitable d'un véhicule automobile de camping doit être pourvue d'au moins une sortie de secours facilement accessible et non située dans la même paroi que les portes de service. Les dimensions minimales de cette issue de secours doivent être d'au moins 400 mm x 600 mm.

3.2. S'il existe un passage facile vers la cabine du conducteur, une des issues prévues dans la cabine du conducteur peut être considérée comme issue de secours pour autant qu'elle réponde aux prescriptions du point 3.1.

3.3. Dans le cas où l'issue de secours ne peut être ouverte que par bris de glace, un marteau de secours doit être fixé à la paroi dans les environs immédiats de cette issue.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux véhicules cellulaires pour autant qu'ils répondent aux dispositions spécialement prévues par le Ministre de la Justice.

Art. 5. L'article 60 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 60. Prescriptions applicables aux entrées et sorties des autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places est supérieur à 16 non compris le conducteur.

1. Dispositions générales.

1.1. Lorsqu'elles sont d'un seul battant et pivotent autour d'un axe vertical ou à peu près vertical, les portes latérales doivent avoir leurs charnières à l'avant.

1.2. Un autobus ou autocar ou un compartiment doit au moins être équipé du nombre de sorties mentionné ci-dessous :

Nombre de places conducteur non compris	Nombre de sorties
moins de 9	2
de 9 à 22 inclus	3
de 23 à 38 inclus	4
plus de 38	5

Par sorties, on entend une porte de service, une porte de secours, une fenêtre de secours et la liaison éventuelle reliant deux compartiments. Parmi les sorties, au moins une doit se trouver dans la paroi droite par rapport au sens de conduite, et une dans la paroi gauche ou dans la paroi arrière. Les sorties doivent être réparties de façon aussi régulière que possible sur toute la longueur de l'autobus, de l'autocar ou du compartiment.

2. Portes.

2.1. Nombre.

2.1.1. Les autocars doivent être équipés d'au moins deux portes, soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service si le nombre de places est inférieur à 63. A partir de 63 places, les autocars doivent être équipés d'au moins trois portes, soit deux portes de service et une porte de secours, soit trois portes de service. Une double porte de service est considérée comme deux portes de service. Ces portes doivent être placées dans la paroi extérieure du véhicule.

2.1.2. Les autobus doivent être équipés d'au moins deux portes, soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service si le nombre de places est inférieur à 38. A partir de 38 places, les autobus doivent être équipés d'au moins deux portes de service. A partir de 63 places, les autobus doivent être équipés d'au moins trois portes, soit deux portes de service et une porte de secours, soit trois portes de service. Une double porte de service est considérée comme deux portes de service. Ces portes doivent être placées dans la paroi extérieure du véhicule.

2.4.1.4. De noodluiken in het dak moeten aangebracht zijn boven een zitplaats of andere steunen die het mogelijk maken deze luiken te bereiken. Het moeten uitwerp- of schuifluiken zijn. Klapluiken zijn niet toegestaan.

2.4.1.5. De nooduitgangen verwezenlijkt door middel van uitwerpbare ruiten of luiken moeten door de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde zijn goed bevonden.

2.4.1.6. De minimumafmetingen van de nooduitgangen moeten 700 mm x 500 mm bedragen. Deze afmetingen mogen worden verminderd tot 600 mm x 400 mm voor de voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2 500 kg bedraagt en tot 500 mm x 500 mm voor de noodluiken. In geen geval mogen de nooduitgangen door binnen- of buiteninrichtingen van het voertuig versperd worden.

3. Bijzondere voorschriften toepasselijk op de kampeerauto's.

3.1. De verblijfsruimte van een kampeerauto dient ten minste van een gemakkelijk bereikbare nooduitgang voorzien te zijn die zich niet in dezelfde wand als de bedrijfsdeuren bevindt. De minimumafmetingen van deze nooduitgang dienen 400 mm x 600 mm te zijn.

3.2. Indien er een gemakkelijke doorgang naar de bestuurdersruimte bestaat, mag één van de in de bestuurdersruimte voorziene uitgangen als nooduitgang beschouwd worden voor zover hij aan de voorschriften van punt 3.1. beantwoordt.

3.3. Indien de nooduitgang slechts door het breken van het glas kan geopend worden, dient een noodhamer in de onmiddellijke nabijheid van deze uitgang aan de wand bevestigd te zijn.

4. De bepalingen van dit artikel gelden niet voor de celwagens voor zover zij beantwoorden aan de speciale voorwaarden gesteld door de Minister van Justitie.

Art. 5. Artikel 60 van het zelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 60. Voorschriften toepasselijk op in- en uitgangen van autobussen en autocars in nieuwe staat in het verkeer gebracht vanaf 1 juni 1987 en waarvan het aantal plaatsen meer bedraagt dan 16, bestuurder niet inbegrepen.

1. Algemene voorschriften.

1.1. Wanneer de deuren in de zijwanden ééndelige draaideuren zijn die om een verticale of nagenoeg verticale as draaien, moeten het deuren met scharnieren naar voren zijn.

1.2. Een autobus of autocar of een compartiment moet ten minste met het hierna genoemde aantal uitgangen uitgerust zijn :

Aantal plaatsen bestuurder niet inbegrepen	Aantal uitgangen
minder dan 9	2
9 tot en met 22	3
23 tot en met 38	4
meer dan 38	5

Onder uitgangen wordt verstaan een bedrijfsdeur, een nooddeur, een noodraam en de eventuele verbindingsweg tussen twee compartimenten. Van het aantal uitgangen moet zich ten minste één in de rechter zijwand ten opzichte van de rijrichting en één in de linkerzijwand of achterwand bevinden. De uitgangen moeten zo gelijk mogelijk over de lengte van de autobus, de autocar of van het compartiment worden verdeeld.

2. Deuren.

2.1. Aantal.

2.1.1. De autocars moeten uitgerust zijn met ten minste twee deuren, hetzij één bedrijfsdeur en één nooddeur, hetzij twee bedrijfsdeuren indien het aantal plaatsen minder bedraagt dan 63. Vanaf 63 plaatsen moeten de autocars uitgerust zijn met ten minste drie deuren, hetzij twee bedrijfsdeuren en één nooddeur, hetzij drie bedrijfsdeuren. Een dubbele bedrijfsdeur wordt aanzien als twee bedrijfsdeuren. Deze deuren moeten in de buitenwand van het voertuig worden aangebracht.

2.1.2. De autobussen moeten uitgerust zijn met ten minste twee deuren, hetzij één bedrijfsdeur en één nooddeur, hetzij twee bedrijfsdeuren indien het aantal plaatsen minder bedraagt dan 38. Vanaf 38 plaatsen moeten de autobussen uitgerust zijn met ten minste twee bedrijfsdeuren. Vanaf 63 plaatsen moeten de autobussen uitgerust zijn met ten minste drie deuren, hetzij twee bedrijfsdeuren en een nooddeur, hetzij drie bedrijfsdeuren. Een dubbele bedrijfsdeur wordt aanzien als twee bedrijfsdeuren. Deze deuren moeten in de buitenwand van het voertuig worden aangebracht.

2.1.3. Un compartiment de neuf places ou plus doit être équipé de deux portes, soit une porte de service et une porte de secours, soit deux portes de service.

2.1.4. Une liaison entre deux compartiments qui répond aux prescriptions sur les couloirs et les marchepieds est considérée comme une porte de service pour les deux compartiments.

2.2. Emplacement.

2.2.1. Toutes les portes de service doivent toujours être disposées dans la paroi droite du véhicule et une de celles-ci doit entièrement se trouver dans la moitié avant du véhicule.

Toutefois, pour les véhicules de 22 places maximum, une porte de service peut être disposée dans la paroi arrière pour autant qu'il soit satisfait au point 2.2.3.

2.2.2. Pour les véhicules n'ayant qu'un niveau, au moins une porte doit être établie dans la moitié avant et au moins une dans la moitié arrière du véhicule, de sorte que la distance entre les axes verticaux des deux portes, mesurée parallèlement au plan médian longitudinal du véhicule, s'élève à au moins 40 % de la distance entre le bord avant de la première place assise et la face arrière de la dernière place assise.

Cette distance est ramenée à 25 % pour les véhicules à deux étages et pour le compartiment arrière d'un véhicule articulé.

2.2.3. Portes à l'usage du conducteur.

Si le conducteur peut difficilement atteindre son siège par le compartiment voyageurs, il doit disposer d'une porte pour accéder à son poste de conduite. La porte du conducteur doit être commandée manuellement et permettre un accès aisé à son siège.

Si la porte à l'usage du conducteur répond aux prescriptions sur les portes de secours, elle peut être considérée comme telle.

2.2.4. La porte d'un autocar donnant uniquement accès aux sièges à côté du conducteur n'est pas considérée comme porte de service. Toutefois, elle doit répondre aux conditions imposées pour les portes latérales des véhicules automobiles.

2.3. Dimensions.

2.3.1. Une porte de service doit présenter une ouverture libre d'au moins 1650 mm de hauteur et 600 mm de largeur.

Pour la détermination de la largeur précitée de 600 mm, il n'est pas tenu compte des poignées de porte, des mains courantes ou autres équipements facilitant l'embarquement et le débarquement des voyageurs, pour autant que le passage libre ne soit pas inférieur à 550 mm.

2.3.2. Les portes de secours doivent présenter une ouverture libre d'au moins 1250 mm de hauteur et 550 mm de largeur.

2.4. Autres exigences.

2.4.1. Les portes de service et les portes de secours doivent, pendant le transport de personnes, à l'arrêt ou pratiquement à l'arrêt, pouvoir être ouvertes rapidement et facilement, tant de l'intérieur que de l'extérieur, au moyen de dispositifs près de ou sur ces portes.

Les portes de secours doivent toujours être verrouillées lorsque le véhicule est en mouvement. Ce verrouillage doit s'effectuer automatiquement lorsque le véhicule se met en mouvement et doit de la même façon être mis hors service automatiquement en cas d'arrêt ou quasi-arrêt du véhicule. Par ailleurs, la mise hors service de ce verrouillage pendant la marche doit être signalée au conducteur par une lampe témoin.

Cette prescription n'est pas applicable à la porte réservée au conducteur si elle est considérée comme porte de secours.

2.4.2. Les portes de service et les portes de secours qui sont commandées ou verrouillées par pression ou par dépression doivent, en cas d'absence de pression ou de dépression, de même que les portes commandées ou télécommandées électriquement en cas d'absence de tension, pouvoir être ouvertes au moyen des dispositifs prescrits au point 2.4.1.

Après la commande de ce dispositif, la porte ne peut se refermer automatiquement. Auprès de ce dispositif, doit figurer l'inscription « Ouverture d'urgence de la porte », ainsi que, lors de l'utilisation d'une vanne, une flèche indiquant le sens de commande pour l'ouverture de la porte.

Auprès du dispositif, le mode d'emploi de ce dispositif pour l'obtention de l'ouverture de la porte doit être indiqué.

Toutes les inscriptions doivent être clairement lisibles, pour les personnes se trouvant devant la porte tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

2.4.3. Les dispositifs d'ouverture des portes de service et de secours à l'extérieur ne peuvent se trouver à plus de 1800 mm au-dessus de la voirie, véhicule à vide.

2.1.3. Een compartiment van negen plaatsen of meer moet uitgerust zijn met twee deuren, hetzij een bedrijfsdeur en een nooddeur, hetzij twee bedrijfsdeuren.

2.1.4. Een verbinding tussen twee compartimenten die voldoet aan de voorschriften over de gangen en de trappen wordt beschouwd als een bedrijfsdeur voor beide compartimenten.

2.2. Plaats.

2.2.1. Alle bedrijfsdeuren moeten steeds in de rechterwand van het voertuig worden aangebracht en één ervan moet zich volledig in de voorste helft van het voertuig bevinden.

Nochtans mag bij voertuigen met ten hoogste 22 plaatsen een bedrijfsdeur in de achterwand worden aangebracht voor zover aan punt 2.2.3. voldaan is.

2.2.2. Bij enkeledeurvoertuigen moet ten minste één deur in de voorste helft en ten minste één deur in de achterste helft van het voertuig zijn aangebracht zodanig dat de afstand tussen de verticale hartlijn van beide deuren, gemeten evenwijdig aan het mediaanlangsvlak van het voertuig, ten minste 40 % bedraagt van de afstand tussen de voorzijde van de eerste zitplaats tot de achterzijde van de laatste zitplaats.

Deze afstand wordt op 25 % gebracht voor dubbeldeurvoertuigen en voor het achterste compartiment van een geleed voertuig.

2.2.3. Voor gebruik door de bestuurder bestemde deuren.

Indien de bestuurder moeilijk zijn zitplaats kan bereiken vanuit het reizigerscompartiment, moet hij beschikken over een deur voor toegang tot de bestuurdersruimte. De deur voor de bestuurder moet met handbediening zijn en een gemakkelijke toegang tot zijn zitplaats verlenen.

Indien de deur van de bestuurder beantwoordt aan de voorschriften betreffende de nooddeuren, mag ze als dusdanig beschouwd worden.

2.2.4. De deur van een autocar die alleen toegang verleent tot de zitplaatsen naast de bestuurder wordt niet als een bedrijfsdeur beschouwd. Zij dient evenwel te beantwoorden aan de voorwaarden die gelden voor de zijdeuren van de auto's.

2.3. Afmetingen.

2.3.1. Een bedrijfsdeur moet ten minste een opening vrijgeven met een hoogte van 1650 mm en een breedte van 600 mm.

Voor de bepaling van voormelde breedte van 600 mm wordt geen rekening gehouden met de deurkrukken, handgrepen of andere inrichtingen om het in- en uitstappen van de reizigers te vergemakkelijken, voor zover de vrije toegang niet kleiner is dan 550 mm.

2.3.2. Nooddeuren moeten ten minste een opening vrijgeven met een hoogte van 1250 mm en een breedte van 550 mm.

2.4. Overige eisen.

2.4.1. De bedrijfsdeuren en de nooddeuren moeten tijdens het vervoer van personen bij stilstand of nagenoeg stilstand op snelle en eenvoudige wijze zowel van binnen als van buitenuit kunnen worden geopend door middel van bij of aan deze deuren aangebrachte inrichtingen.

De nooddeuren moeten steeds bij een voertuig in beweging vergrendeld zijn. Deze vergrendeling dient automatisch te gebeuren wanneer het voertuig zich in beweging zet en dient eveneens automatisch uitgeschakeld te worden bij stilstand of nagenoeg stilstand van het voertuig. Tevens dient het uitvallen van deze vergrendeling tijdens het rijden door een verklikkerlicht aan de bestuurder gesignaleerd te worden.

Dit voorschrift is niet van toepassing op de deur voorbehouden aan de bestuurder indien ze als nooddeur beschouwd wordt.

2.4.2. Bedrijfsdeuren en nooddeuren die door middel van over- of onderdruk worden bediend of vergrendeld, moeten, ook bij afwezigheid van over- of onderdruk, geopend kunnen worden door middel van de in punt 2.4.1. voorgeschreven inrichtingen. Dit geldt ook voor de elektrisch bediende of gestuurde deuren bij het wegvallen van de spanning.

Na bediening van deze inrichting mag de deur niet weer vanzelf sluiten. Bij deze inrichting moet het opschrift « Bij nood, deur open » worden aangebracht alsmede, bij gebruik van een kraan, een pijl die de bedieningsrichting voor het openen van de deur aangeeft.

Bij de inrichting moet worden aangegeven hoe deze moet worden bediend voor het openen van de deur.

Alle opschriften moeten duidelijk leesbaar zijn voor de personen die zich zowel buiten als in het voertuig voor de deur bevinden.

2.4.3. De inrichtingen voor het openen van de bedrijfsdeuren en de nooddeuren aan de buitenzijde mogen zich bij onbeladen voertuig niet hoger dan 1800 mm boven het wegdek bevinden.

2.4.4. La position ouverte de la porte de secours doit être signalée au conducteur par un témoin lumineux indépendant, même lorsque le moteur est à l'arrêt.

2.4.5. Le conducteur doit pouvoir, depuis son poste de conduite et éventuellement à l'aide de moyens optiques, observer l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Si par la disposition des portes de service ou par la construction du véhicule, il ne peut être satisfait à cette prescription, ces portes doivent être commandées ou libérées par le conducteur à partir de son siège, et la position ouverte ou fermée doit être portée au moins de façon globale à la connaissance du conducteur par un équipement optique.

2.4.6. Les portes doivent s'ouvrir de telle façon que la face extérieure ne soit pas tournée vers le passage des voyageurs.

2.4.7. Les portes de secours doivent, même quand elles sont fermées, pouvoir être ouvertes de l'intérieur par le dispositif de commande normal.

2.4.8. Les portes de secours ne peuvent être coulissantes.

2.4.9. Sur la face intérieure des portes de service ne peuvent être fixés des accessoires destinés à couvrir les marchepieds lorsque la porte est fermée.

2.4.10. Les portes de service et les portes de secours qui ne peuvent être vues directement par le conducteur, doivent être équipées d'un dispositif alertant le conducteur quand la porte n'est pas entièrement fermée.

2.4.11. Les portes de service automatiques qui ne peuvent être vues directement par le conducteur doivent être pourvues d'un dispositif qui évite que les passagers embarquant ou débarquant pendant la fermeture de ces portes de service courent des dangers ou risquent d'être blessés.

2.4.12. Près de ou sur la porte de secours doit se trouver, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, soit l'inscription bien lisible « Sortie de secours », en caractères d'au moins 15 x 10 x 3 mm (hauteur x largeur x épaisseur), soit un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail.

3. Fenêtres de secours.

3.1. Dimensions.

3.1.1. Chaque fenêtre de secours doit libérer une ouverture d'une surface d'au moins 4 000 cm², dans laquelle un rectangle aux côtés de 500 mm et de 700 mm peut être tracé.

3.1.2. La hauteur du bord inférieur d'une fenêtre de secours, mesurée à partir du plancher directement en-dessous de la fenêtre, ne peut dépasser 1 000 mm et ne peut être inférieure à 500 mm.

Cette hauteur peut être diminuée si l'ouverture de la fenêtre de secours est munie d'une protection jusqu'à une hauteur d'au moins 500 mm, afin d'éviter qu'un passager ne tombe du véhicule.

L'ouverture de la fenêtre de secours au-dessus de la protection ne peut dans ce cas être inférieure à l'ouverture prescrite.

3.2. Autres exigences.

3.2.1. Les fenêtres de secours doivent soit être équipées d'un dispositif pour l'éjection de la vitre, soit pouvoir être, de l'intérieur et de l'extérieur, ouvertes facilement et immédiatement, soit être équipées d'un dispositif permettant de briser la vitre. Dans ce dernier cas, le dispositif en question peut être un marteau fixé à l'intérieur du véhicule, près de chaque fenêtre de secours, et les vitres doivent pouvoir être facilement brisées. A cette fin, le verre feuilleté ou les matières plastiques ne peuvent être utilisés pour les fenêtres de secours.

3.2.2. Une fenêtre de secours ne peut s'ouvrir vers l'intérieur.

3.2.3. Les sorties de secours réalisées au moyen de vitres à dispositif d'éjection, doivent être agréées par le Ministre des Communications ou son délégué.

3.2.4. Les fenêtres de secours pouvant être fermées de l'extérieur, doivent être conçues de telle façon qu'elles peuvent toujours être ouvertes de l'intérieur au moyen du dispositif de commande.

Toutes les fenêtres de secours, exécutées comme fenêtres basculantes, doivent, si elles sont difficilement visibles du siège du conducteur, être pourvues d'un dispositif alertant le conducteur lorsque la fenêtre basculante n'est pas entièrement fermée.

3.2.5. Près de chaque fenêtre de secours, il sera apposé, à l'intérieur, bien visible du passage principal, soit l'inscription « Sortie de secours », en caractères d'au moins 15 x 10 x 3 mm (hauteur x largeur x épaisseur), soit un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail. Près du dispositif de commande, il doit être indiqué succinctement mais clairement comment utiliser la fenêtre de secours. Cette inscription doit être apposée en caractères d'au moins 10 x 8 x 2 mm (hauteur x largeur x épaisseur).

2.4.4. De open stand van de nooddeur moet aan de bestuurder worden gesignaleerd door middel van een afzonderlijk verklikkerlicht, zelfs bij uitgeschakelde motor.

2.4.5. De bestuurder moet vanaf zijn zitplaats eventueel met behulp van optische middelen het in- en uitstappen van de reizigers kunnen waarnemen.

Indien door de plaats van de bedrijfsdeuren of de constructie van het voertuig niet aan dit voorschrift kan worden voldaan, moeten deze deuren door de bestuurder vanaf zijn zitplaats worden bediend of vrijgegeven en moet de open of gesloten stand ten minste op globale wijze door een optische inrichting aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.

2.4.6. De deuren moeten zo opengaan dat de buitenkant niet naar de doorgang voor de reizigers gekeerd is.

2.4.7. De nooddeuren moeten, ook wanneer zij zijn afgesloten, door middel van de normale bedieningsinrichting van binnenuit kunnen worden geopend.

2.4.8. De nooddeuren mogen niet als schuifdeuren zijn uitgevoerd.

2.4.9. Aan de binnenzijde van de bedrijfsdeuren mogen geen delen zijn bevestigd die bestemd zijn om de treden af te dekken wanneer de deur gesloten is.

2.4.10. De bedrijfsdeuren en de nooddeuren die niet rechtstreeks door de bestuurder kunnen worden gezien, moeten van een inrichting zijn voorzien die de bestuurder waarschuwt wanneer de deur niet geheel gesloten is.

2.4.11. De automatische bedrijfsdeuren die niet rechtstreeks door de bestuurder kunnen worden gezien, moeten van een inrichting zijn voorzien die voorkomt dat reizigers, die tijdens het sluiten van deze bedrijfsdeuren in- of uitstappen, aan gevaar of verwondingen worden blootgesteld.

2.4.12. Bij of op de nooddeur moet zowel van binnen als van buiten duidelijk zichtbaar, hetzij het opschrift « Nooduitgang » zijn aangebracht in letters van ten minste 15 x 10 x 3 mm (hoogte x breedte x dikte), hetzij één van de pictogrammen waarvan het model in bijlage II van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming is vastgelegd.

3. Noodramen.

3.1. Afmetingen.

3.1.1. Elk noodraam moet een opening vrijgeven met een oppervlakte van ten minste 4 000 cm² waarin een rechthoek kan worden beschreven met zijden van 500 mm en 700 mm.

3.1.2. De hoogte van de onderzijde van een noodraam gemeten vanaf de vloer rechtstreeks onder het raam mag niet meer dan 1 000 mm en niet minder dan 500 mm bedragen.

Deze hoogte mag worden vermindert indien de opening van het noodraam uitgerust is met een bescherming tot een hoogte van ten minste 500 mm teneinde te voorkomen dat een reiziger uit het voertuig zou vallen.

De opening van het noodraam boven de bescherming mag hierbij niet minder bedragen dan de voorgeschreven opening.

3.2. Overige eisen.

3.2.1. De noodramen moeten hetzij uitgerust zijn met een inrichting voor het uitwerpen van de ruit, hetzij van binnenin en van buitenuit gemakkelijk en ogenblikkelijk te openen zijn, hetzij voorzien zijn van een inrichting om de ruit uit te slaan. In dit laatste geval mag de betrokken inrichting bestaan uit een in het voertuig, in de onmiddellijke nabijheid van elk noodraam aangebrachte hamer en moeten de ruiten gemakkelijk breekbaar zijn. Te dien einde mogen gelaagd glas of plasticstoffen niet in noodramen gebruikt worden.

3.2.2. Een noodraam mag niet binnenwaarts openen.

3.2.3. De nooduitgangen verwezenlijkt door middel van uitwerpbare ruiten of luiken moeten door de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde zijn goedgekeurd.

3.2.4. Noodramen die van buitenuit kunnen worden afgesloten, moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat ze altijd van binnenin met behulp van het bedieningsorgaan kunnen worden geopend.

Alle noodramen, die als klpraam zijn uitgevoerd, moeten, indien ze moeilijk vanaf de bestuurderszitplaats waarneembaar zijn, van een inrichting voorzien zijn die de bestuurder waarschuwt wanneer het klpraam niet volledig gesloten is.

3.2.5. Bij elk noodraam moet aan de binnenzijde duidelijk zichtbaar vanuit de hoofddoorgang, hetzij het opschrift « Nooduitgang » zijn aangebracht in letters van ten minste 15 x 10 x 3 mm (hoogte x breedte x dikte), hetzij één van de pictogrammen waarvan het model in bijlage II van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming is vastgelegd. Bij de bedieningsinrichting moet op beknopte maar duidelijke wijze zijn aangegeven hoe het noodraam moet worden gebruikt. Dit opschrift moet zijn aangebracht in letters van ten minste 10 x 8 x 2 mm (hoogte x breedte x dikte).

3.2.6. Accès.

Devant chaque fenêtre de secours, il doit être prévu un espace libre d'une superficie d'au moins 2 300 cm², d'une profondeur de 500 mm et d'une largeur de 600 mm. Des arrondis, dans les coins avec un rayon de maximum 250 mm sont autorisés.

4. Sorties de secours dans le toit.

4.1. Disposition et nombre.

4.1.1. Un autobus ou un autocar ou un compartiment doit être pourvu, au moins, du nombre indiqué ci-après de sorties de secours dans le toit.

Nombre de places, conducteur non compris	Nombre de sorties de secours dans le toit
de 9 à 50 inclus	1
de 51 à 90 inclus	2
plus de 90	3

4.1.2. Les sorties de secours dans le toit doivent être aménagées aux endroits suivants.

Lorsqu'il n'y a qu'une sortie de secours, celle-ci doit être située dans la section médiane du toit.

Lorsqu'il y a deux sorties de secours, celles-ci doivent être placées au moins à 2 m d'intervalle.

Dans le cas de trois sorties de secours, il doit y avoir au moins 4 m entre la première et la troisième sortie, alors que la distance entre les sorties de secours doit être d'au moins 750 mm.

4.2. Dimensions.

Une sortie de secours dans le toit doit libérer une ouverture d'une superficie d'au moins 4 000 cm² dans laquelle un rectangle aux côtés de 500 mm x 700 mm peut être tracé.

4.3. Autres exigences.

4.3.1. Chaque marque et type de sortie de secours utilisée, doit être agréé par le Ministre des Communications ou son délégué.

4.3.2. L'issue de secours dans le toit doit être libérée par un panneau s'éjectant vers l'extérieur ou glissant parallèlement au toit.

4.3.3. Sous chaque sortie de secours, il doit y avoir au moins une partie du dossier d'un siège ou un appui équivalent à l'usage des voyageurs, afin de leur permettre d'évacuer le véhicule par la sortie de secours. Autour des sorties de secours dans le toit, il doit y avoir suffisamment de place pour pouvoir ouvrir le panneau en position debout sur le toit.

4.3.4. Les sorties de secours dans le toit doivent pouvoir s'ouvrir d'une manière rapide et simple, aussi bien de l'intérieur que de l'extérieur. Lorsqu'elles sont fermées, il doit y avoir moyen de les ouvrir de l'intérieur au moyen des dispositifs normaux prévus à cet effet. Les forces à appliquer à cet effet ne peuvent pas être supérieures à 200 N.

4.3.5. Sur ou près des sorties de secours dans le toit, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du véhicule, les mentions suivantes doivent être apposées clairement et contraster avec le fond :

4.3.5.1. soit « sortie de secours » en caractères d'au moins 15 x 10 x 3 mm (hauteur x largeur x épaisseur), soit un des pictogrammes dont le modèle est défini à l'annexe II du règlement général pour la protection du travail;

4.3.5.2. des instructions succinctes mais claires quant à la manière d'utiliser la trappe. Ces instructions doivent être apposées en caractères d'au moins 10 x 8 x 2 mm (hauteur x largeur x épaisseur).

5. Accès aux portes de secours.

Du couloir à la porte de secours, il doit y avoir un passage libre dont la section perpendiculaire au sens du passage doit au moins avoir la forme et les dimensions de l'une des deux figures reprises à l'annexe 12. Les sections qui se situent entre ces figures sont également admises.

La hauteur de la section peut être réduite de 150 mm dans le plan vertical imaginaire de l'ouverture de porte. Le passage doit alors coïncider avec l'ouverture de porte.

Le sens du passage doit correspondre au sens normal qu'emprunte une personne se dirigeant vers l'ouverture de porte.

Les banquettes ou parties de banquettes qui entravent ce libre passage doivent être équipées d'un dispositif qui permet de manière simple et facile de libérer ce passage. Après actionnement du dispositif, ces parties doivent libérer automatiquement le passage minimum.

3.2.6. Toegang.

Vóór elk noodraam moet een vrije ruimte aanwezig zijn met een oppervlakte van ten minste 2 300 cm², een diepte van 500 mm en een breedte van 600 mm. Afrondingen in de hoeken met een straal van ten hoogste 250 mm zijn toegestaan.

4. Nooduitgangen in het dak.

4.1. Plaats en aantal.

4.1.1. Een autobus of een autocar of een compartiment moet ten minste zijn voorzien van het hiern genoemde aantal nooduitgangen in het dak.

Aantal plaatsen, bestuurder niet inbegrepen	Aantal nooduitgangen in het dak
9 tot en met 50	1
51 tot en met 90	2
meer dan 90	3

4.1.2. De nooduitgangen in het dak moeten op de volgende plaatsen zijn aangebracht.

Wanneer er één nooduitgang is, moet deze in het middelste deel van het dak gelegen zijn.

Wanneer er twee nooduitgangen zijn, moeten deze ten minste 2 m van elkaar zijn verwijderd.

Wanneer er drie nooduitgangen zijn, moeten de eerste en de derde opening ten minste 4 m van elkaar zijn verwijderd, terwijl de onderlinge afstand tussen de nooduitgangen ten minste 750 mm moet bedragen.

4.2. Afmetingen.

Een nooduitgang in het dak moet een opening vrijgeven met een oppervlakte van ten minste 4 000 cm² waarin een rechthoek met zijden van 500 mm x 700 mm kan worden beschreven.

4.3. Overige eisen.

4.3.1. Ieder gebruikt merk en type nooduitgang moet door de Minister van Verkeerswezen of zijn gevolmachtigde worden goedgekeurd.

4.3.2. De nooduitgang in het dak moet worden vrijgegeven door een luik dat naar buiten wordt uitgeworpen of evenwijdig met het dak verschuift.

4.3.3. Onder elke nooduitgang moet zich ten minste een deel van de rugleuning van een zitplaats of een gelijkwaardige ondersteuning bevinden ten behoeve van de reizigers om het voertuig via de nooduitgang te kunnen verlaten. Rondom de nooduitgangen in het dak moet voldoende ruimte aanwezig zijn om staande op het dak het luik te kunnen openen.

4.3.4. De nooduitgangen in het dak moeten op een snelle en eenvoudige manier te openen zijn zowel van binnenin als van buitenuit. Ze moeten ook wanneer ze zijn afgesloten van binnenin te openen zijn met de normale daarvoor bestemde organen. De krachten die hiertoe moeten uitgeoefend worden, mogen niet groter zijn dan 200 N.

4.3.5. Op of bij de nooduitgangen in het dak moeten zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde van het voertuig duidelijk afstekend op de achtergrond de volgende opschriften zijn aangebracht :

4.3.5.1. hetzij « nooduitgang » in letters van ten minste 15 x 10 x 3 mm (hoogte x breedte x dikte), hetzij één van de pictogrammen waarvan het model in bijlage II van het algemeen reglement voor de arbeidsbescherming is vastgesteld;

4.3.5.2. een beknopte doch duidelijke aanwijzing hoe het luik moet worden bediend. Dit opschrift moet zijn aangebracht in letters van ten minste 10 x 8 x 2 mm (hoogte x breedte x dikte).

5. Toegang tot de nooddeuren.

Vanaf de gang moet er een vrije doorgang naar de nooddeur zijn waarvan de doorsnede loodrecht op de richting van de doorgang ten minste de vorm en de afmetingen heeft van een van de twee figuren van bijlage 12. Doorsneden die tussen deze figuren liggen, zijn eveneens toegestaan.

In het denkbeeldig verticaal vlak van de deuropening mag de hoogte van de doorsnede verminderd worden met 150 mm. De doorgang moet dan met de deuropening samenvallen.

De richting van de doorgang moet overeenstemmen met de normale richting die een persoon die zich naar de deuropening begeeft, neemt.

Zitbanken of delen van zitbanken die deze vrije doorgang belemmeren, moeten van een inrichting voorzien zijn die toelaat op een eenvoudige en gemakkelijke wijze, deze doorgang vrij te maken. Na bediening ervan moeten deze delen automatisch de minimum doorgang vrijgeven.

Des parties rabattables, tournantes ou coulissantes telles que portes, trappes ou autres parties qui, installées en position d'utilisation, gênent le passage libre, ne sont pas admises sauf si ces parties sont pourvues d'un dispositif libérant automatiquement le passage.

6. Issue cabine-couche conducteur.

Le conducteur doit pouvoir quitter sa cabine-couche sans aide extérieure via deux issues dont au moins une donne directement sur l'extérieur.

Une issue éventuelle vers le compartiment voyageurs ne peut pas se trouver dans le plancher de celui-ci; l'issue requise vers l'intérieur doit au moins avoir les dimensions 400 mm x 550 mm. Les autres issues doivent au moins avoir les dimensions 400 mm x 500 mm. »

Art. 6. L'article 61 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 61. Marches d'entrée ou de sortie des autobus et autocars.

Dans les autobus et les autocars, les marches aux portes de service doivent répondre aux conditions suivantes :

1. Si, aux endroits des portes, la hauteur du plancher au-dessus du sol est supérieure à 450 mm, le véhicule étant à vide, une marche doit être prévue à une hauteur maximale de 450 mm au-dessus du sol.

Lorsque la hauteur entre cette marche et le plancher est supérieure à 300 mm, il doit exister une ou plusieurs marches supplémentaires, la hauteur de chacune de ces marches supplémentaires ne pouvant en aucun cas être supérieure à 300 mm.

2. La profondeur de toute marche, mesurée à l'aplomb de la marche suivante ou du plancher, doit être au moins égale à 200 mm.

Toute marche doit couvrir en largeur au moins 360 mm du passage libre de la porte. D'autres évidements du plancher qui ne sont pas absolument nécessaires pour le fonctionnement de la porte ne sont pas admis aux environs des marches.

3. Lorsque les portes sont fermées, les marches doivent être inaccessibles de l'extérieur. Les évidements du plancher ne peuvent être obturés par des parties qui sont fixées aux portes et qui peuvent constituer un danger pour les voyageurs.

Toute marche doit être convenablement éclairée, être revêtue d'une matière à coefficient d'adhérence élevé et ne peut présenter d'arête coupante.

4. Prescriptions complémentaires applicables aux véhicules mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places est supérieur à 16, conducteur non compris.

4.1. La hauteur d'une marche ne peut être supérieure à 300 mm ou inférieure à 100 mm.

4.2. Les marches éventuelles de l'accès à la porte de secours doivent avoir une largeur d'au moins 300 mm.

4.3. Les marches doivent être aménagées de telle façon qu'elles correspondent à la direction la plus probable que prendra la personne pour gagner le couloir. La marche supérieure doit être disposée de façon symétrique par rapport à l'axe vertical du couloir. »

Art. 7. L'article 62 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 62. Plancher.

Le plancher des autobus et autocars doit répondre aux conditions suivantes :

1. Le plancher doit être parfaitement étanche et être recouvert d'une matière à coefficient d'adhérence élevé. S'il comporte des trappes, une protection efficace contre les entrées de gaz d'échappement, de poussière, etc. doit être prévue.

2. Le plancher ne peut présenter d'aspérités gênantes. Son inclinaison ne peut en aucun endroit dépasser, le véhicule étant à vide, 12,5 %, ce maximum étant ramené à 6,5 % aux emplacements réservés aux voyageurs debout.

3. S'il existe des marches dans le plancher du couloir, elles doivent avoir une hauteur qui atteint 80 mm sans excéder 200 mm et être convenablement signalées. Cette signalisation peut être réalisée, entre autres, par des marques d'une couleur vive formant contraste ou par un éclairage adéquat.

Lorsque les places assises sont aménagées sur des estrades, le plancher de ces dernières ne peut pas se trouver à plus de 300 mm au-dessus du plancher adjacent du véhicule. »

Klappbare, draaibare of verschuifbare delen zoals deuren, luiken of andere delen, die in gebruiksstand de vrije doorgang belemmeren zijn niet toegestaan, tenzij deze delen van een inrichting zijn voorzien die de doorgang automatisch vrijgeeft.

6. Uitgang slaapcabine chauffeur.

De chauffeur moet zonder hulp van buitenuit in staat zijn zijn slaapcabine te verlaten langs twee uitgangen waarvan ten minste één rechtstreeks naar buiten uitgeeft.

Een eventuele uitgang naar het reizigerscompartiment mag zich niet in de vloer van dit laatste bevinden; de vereiste uitgang naar buiten moet ten minste de afmetingen 400 mm x 550 mm hebben. De overige uitgangen hebben de minimum afmetingen van 400 mm x 500 mm. »

Art. 6. Artikel 61 van het zelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 61. Treden voor in- of uitgangen van autobussen en autocars.

De treden aan de bedrijfsdeuren van autobussen en autocars moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

1. Indien de vloer bij de deuren van het onbeladen voertuig meer dan 450 mm boven het wegdek gelegen is, moet een trede voorzien zijn op ten hoogste 450 mm boven het wegdek.

Wanneer de hoogte tussen deze trede en de vloer meer dan 300 mm bedraagt, moeten één of meer bijkomende treden zijn aangebracht; de hoogte van elk van deze bijkomende treden mag nooit meer dan 300 mm bedragen.

2. De diepte van elke trede, gemeten vanaf de projectie erop van de voorkant van de daaropvolgende trede of van de vloer, moet ten minste 200 mm bedragen.

Elke trede moet in de breedte overeenkomen met ten minste 360 mm van de vrije doorgang van de deur. Iedere uitsnijding in de vloer die niet noodzakelijk is voor de werking van de deur is verboden bij de treden.

3. Bij gesloten deuren moeten de treden van buiten af ontoegankelijk zijn. De uithollingen in de vloer mogen niet worden afgesloten door aan de deur bevestigde delen die een gevaar voor de reizigers kunnen betekenen.

Elke trede moet behoorlijk verlicht zijn, bekleed met een materiaal met een hoge adhesiecoëfficiënt en mag geen scherpe randen hebben.

4. Bijkomende voorschriften voor voertuigen in nieuwe staat in gebruik genomen vanaf 1 juni 1987, en waarvan het aantal plaatsen meer dan 16 bedraagt, bestuurder niet inbegrepen.

4.1. De hoogte van een trede mag niet meer bedragen dan 300 mm en niet minder dan 100 mm.

4.2. Eventuele treden in de toegang naar de nooddeur moeten ten minste 300 mm breed zijn.

4.3. De treden moeten zo zijn aangelegd dat ze overeenstemmen met de meest waarschijnlijke richting waarin de persoon zich zal begeven om de gang te bereiken. De hoogste deurtrede moet symmetrisch gelegen zijn t.o.v. de verticale hartlijn van de gang. »

Art. 7. Artikel 62 van het zelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 62. Vloer.

De vloer van de autobussen en autocars moet aan volgende voorwaarden voldoen :

1. De vloer moet volkomen dicht zijn en bekleed met een materiaal met een hoge adhesiecoëfficiënt. Indien luiken in de vloer zijn aangebracht, moet het binnendringen van uitlaatgassen, stof, enz. op doelmatige wijze verhinderd worden.

2. De vloer mag geen hinderlijke uitstekende delen vertonen. De helling van de vloer van het onbeladen voertuig mag nergens meer bedragen dan 12,5 %, deze maximumwaarde wordt verminderd tot 6,5 % op de ruimten voorbehouden voor rechtstaande reizigers.

3. Indien in de vloer van de gang treden zijn aangebracht, moeten deze een hoogte hebben van ten minste 80 mm en ten hoogste 200 mm en behoorlijk gesignaleerd zijn. Aan deze laatste eis mag onder andere worden voldaan door het aanbrengen van tekens van contrasterende kleur of door een aangepaste verlichting.

Wanneer er zitplaatsen op verhevenheden zijn ingericht, mag de vloer ervan niet meer dan 300 mm boven de aangrenzende vloer van het voertuig gelegen zijn. »

Art. 8. L'article 63 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 63. Couloirs.

1. Les couloirs des autobus et autocars doivent répondre aux conditions suivantes :

1.1. Un couloir doit exister entre toute porte de service et n'importe quel espace entre des places assises situées du même côté du véhicule.

1.2. La hauteur libre du couloir ne peut être inférieure à :

1.2.1. 1 500 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2 500 kg sans excéder 5 000 kg;

1.2.2. 1 650 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée excède 5 000 kg.

Les minima prescrits ci-avant sont respectivement de 1 650 mm et de 1 800 mm pour les autobus.

1.3. La largeur libre du couloir ne peut être inférieure à 300 mm jusqu'à une hauteur de 900 mm au-dessus du plancher du véhicule.

Au-delà de cette hauteur, le couloir doit s'élargir de manière à atteindre au moins 500 mm à partir d'une hauteur de 1 150 mm au-dessus du plancher.

Les minima prescrits ci-avant sont réduits de 50 mm pour les véhicules dont la masse maximale autorisée n'excède pas 2 500 kg.

1.4. Pour les autocars, si les sièges qui sont placés le long de l'allée, sont mobiles latéralement, les valeurs minimales de la largeur peuvent être diminuées de 80 mm à condition que chaque siège soit pourvu d'un organe de commande manœuvrable aisément par une personne se tenant debout dans l'allée de manière telle que le siège puisse retourner facilement dans sa position normale.

1.5. La largeur est à mesurer entre deux verticales passant par les points les plus rapprochés de part et d'autre du couloir. En ce qui concerne la hauteur, il peut être dérogé à ces prescriptions pour les arrondis entre le toit et les parois de la carrosserie, jusqu'à une distance de 500 mm de la partie verticale de la carrosserie.

1.6. Le siège situé à la hauteur d'une porte de service placée devant l'essieu avant et qui gêne le passage doit être réglable ou rabattable. Ce siège peut être verrouillé dans sa position d'utilisation, dans ce cas, il doit être muni d'un dispositif qui permet de manière simple et facile de libérer le passage. La commande doit être accessible à un passager debout dans le couloir central. Après actionnement du dispositif, le passage minimum doit être libéré automatiquement.

2. Prescriptions complémentaires applicables aux autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf entre le 1er octobre 1971 et le 1er juin 1987.

Au cas où des strapontins existent dans un couloir, la largeur de celui-ci est mesurée, les strapontins étant en position relevée.

3. Prescriptions complémentaires applicables aux autobus et autocars mis en circulation à l'état neuf à partir du 1er juin 1987 et dont le nombre de places est supérieur à 16, non compris le conducteur.

3.1. Au cas où des strapontins seraient placés dans le couloir, la largeur de ce dernier est mesurée lorsque ces sièges se trouvent en position d'utilisation.

3.2. Des parties rabattables, tournantes ou coulissantes telles que portes, trappes, ou autres parties qui, installées en position d'utilisation, gênent le passage libre, ne sont pas admises sauf si ces parties sont pourvues d'un dispositif libérant automatiquement le passage. »

Art. 9. L'article 64 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 64. Places assises pour voyageurs.

1. Dispositions applicables aux autobus et autocars.

Les dimensions des sièges et leur disposition doivent répondre aux prescriptions suivantes :

1.1. Tout siège doit offrir une largeur libre d'au moins 430 mm par personne (annexe 4, cote A). La largeur du coussin de siège doit être d'au moins 420 mm par personne.

La largeur libre doit être respectée sur toute la profondeur du siège et jusqu'à une hauteur de 650 mm au-dessus du coussin (annexe 4, cote B).

Tout siège doit offrir une profondeur libre qui, mesurée de la partie inférieure du dossier jusqu'au bord avant du coussin, est de 400 mm (annexe 5, cote C) au moins.

La profondeur du coussin de siège doit être d'au moins 300 mm.

La hauteur de l'extrémité avant du siège au-dessus du plancher situé en avant du siège, doit être comprise entre 400 mm et 500 mm (annexes 4 et 5, cote D).

Lorsque le plancher en avant du siège est situé au-dessus des passages de roues, cette hauteur peut être comprise entre 350 mm et 500 mm.

Art. 8. Artikel 63 van het zelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 63. Gangen.

1. De gangen van de autobussen en autocars moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

1.1. Tussen elke bedrijfsdeur en om het even welke ruimte tussen aan dezelfde kant van het voertuig gelegen zitplaatsen moet er een gang bestaan.

1.2. De vrije hoogte in de gang mag niet minder bedragen dan :

1.2.1. 1 500 mm bij voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 2 500 kg doch niet meer dan 5 000 kg bedraagt;

1.2.2. 1 650 mm bij voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 5 000 kg bedraagt.

De hierboven voorgeschreven minimumwaarden bedragen respectievelijk 1 650 mm en 1 800 mm bij de autobussen.

1.3. De vrije breedte van de gang mag niet minder bedragen dan 300 mm tot op een hoogte van 900 mm boven de vloer van het voertuig.

Boven deze hoogte moet de gang derwijze verbreden dat hij ten minste 500 mm breed is vanaf een hoogte van 1 150 mm boven de vloer.

De hiervoren voorgeschreven minimumwaarden worden met 50 mm verminderd bij voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 2 500 kg bedraagt.

1.4. Indien bij autocars de zitplaatsen aan weerszijden van de gang zijwaarts verstelbaar zijn, mogen de minimumwaarden voor de breedte met 80 mm worden verminderd, op voorwaarde dat iedere zetel voorzien is van een gemakkelijk te gebruiken bediening die een in de gang rechtstaande reiziger toelaat de zetel gemakkelijk in zijn normale stand terug te plaatsen.

1.5. De breedte moet worden gemeten tussen twee verticale rechten getrokken door de twee het dichtst bij elkaar gelegen punten aan weerszijden van de gang. Wat de hoogte betreft, mag voor de afronding tussen het dak en de wanden van het koetswerk van deze voorschriften worden afgeweken tot op een afstand van 500 mm van het verticaal gedeelte van het koetswerk.

1.6. De zetel ter hoogte van een bedrijfsdeur vóór de vooras die de doorgang belemmert, moet regelbaar of wegklapbaar zijn. De zetel mag vergrendeld zijn in zijn gebruiksstand; in dit geval moet hij voorzien zijn van een inrichting die toelaat de doorgang op een eenvoudige en gemakkelijke manier vrij te geven. Het bedieningsorgaan moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor een rechtstaande reiziger die zich in de middengang bevindt. Na bediening moet de minimum doorgang automatisch vrijgegeven worden.

2. Bijkomende voorschriften voor autobussen en autocars in gebruik genomen in nieuwe staat tussen 1 oktober 1971 en 1 juni 1987.

Zo er zich klapstoelen in de gang bevinden, wordt de breedte van deze laatste met opgeklapte stoelen gemeten.

3. Bijkomende voorschriften voor autobussen en autocars in gebruik genomen in nieuwe staat vanaf 1 juni 1987 en waarvan het aantal plaatsen meer bedraagt dan 16, bestuurder niet inbegrepen.

3.1. Zo er zich klapstoelen in de gang bevinden, wordt de breedte van deze laatste met de stoelen in gebruiksstand gemeten.

3.2. Klapbare, draaibare of verschuifbare delen zoals deuren, luiken en andere delen, die in gebruiksstand de vrije doorgang belemmeren, zijn niet toegestaan, tenzij deze delen van een inrichting zijn voorzien die de doorgang automatisch vrijgeeft. »

Art. 9. Artikel 64 van het zelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 64. Reizigerszitplaatsen.

1. Voorschriften toepasselijk op de autobussen en de autocars.

De zitplaatsen moeten inzake afmetingen en plaatsing voldoen aan volgende eisen :

1.1. Elke zitplaats dient per persoon een vrije breedte te bieden van ten minste 430 mm (bijlage 4, maat A). De breedte van de zitting dient ten minste 420 mm per persoon te bedragen.

Deze vrije breedte moet over de ganse diepte van de zitplaats en tot op een hoogte van 650 mm boven de zitting nageleefd worden (bijlage 4, maat B).

Elke zitplaats dient een diepte te bieden van ten minste 400 mm (bijlage 5, maat C), gemeten van de onderkant van de rugleuning tot aan de voorkant van de zitting.

De diepte van de zitting moet ten minste 300 mm bedragen.

De hoogte van de voorkant van de zitplaats boven het daarvoren gelegen vloergedeelte moet begrepen zijn tussen 400 mm en 500 mm (bijlagen 4 en 5, maat D).

Als de vloer voor de zitplaats gelegen is boven de wielkappen mag deze hoogte begrepen zijn tussen 350 mm en 500 mm.

1.2. Il doit exister, au niveau du point le plus avancé du coussin de siège et en avant de celui-ci, une distance libre d'au moins 250 mm (annexe 5, cote E). Cette distance doit être d'au moins 400 mm pour les sièges disposés en vis-à-vis (annexe 5, cote F).

Cette distance libre peut faire partie d'un couloir pour autant que celui-ci ne comporte pas de places pour voyageurs debout.

L'écart entre les dossiers des sièges placés dans le même sens doit être d'au moins 650 mm jusqu'à une hauteur de 620 mm minimum au-dessus du plancher devant le siège (annexe 5, cotes G et P). L'écart, mesuré à hauteur des coussins de siège, entre les dossiers des sièges disposés en vis-à-vis, doit être d'au moins 1 250 mm (annexe 5, cote H).

Ces écarts sont mesurés dans le plan médian du siège et doivent être respectés, à partir du coussin de siège, sur toute la hauteur des dossiers, appuis-tête non compris.

1.3. Le plancher en avant du siège doit présenter une surface d'appui commode pour les pieds. Cette surface qui peut faire partie d'un couloir pour autant que celui-ci ne comporte pas de places pour voyageurs debout, doit être plane et peut, lorsqu'elle n'est pas horizontale, être constituée par un plan incliné dont la pente ne dépasse pas un tiers et descend vers le siège auquel elle se rapporte.

La largeur de cette surface doit être d'au moins 300 mm (annexe 4, cote J) et ne peut être distante de plus de 150 mm de l'aplomb du point le plus avancé du coussin de siège (annexe 5, cote K).

La longueur de cette surface doit être d'au moins 300 mm (annexe 5, cote L). Elle doit atteindre 400 mm pour les sièges disposés en vis-à-vis non séparés par un couloir ou par des emplacements pour voyageurs debout (annexe 5, cote M).

1.4. Tous les sièges doivent être disposés de façon à ce qu'ils soient aisément accessibles.

1.5. Des accessoires, tels que caisses à outils, ne peuvent, lorsqu'ils sont prévus sous un siège, dépasser le bord avant du coussin de siège.

1.6. Aucun porte-bagage ou autre accessoire susceptible d'être heurté par un voyageur ne peut être placé à moins de 900 mm (annexes 4 et 5, cote N) au-dessus du coussin de siège, ni présenter des parties saillantes ou des angles vifs pouvant occasionner des blessures.

1.7. Les sièges placés longitudinalement doivent comporter un accoudoir à chaque extrémité libre.

1.8. Des strapontins ne sont admis que dans les couloirs des autocars comportant, à l'exclusion de celle du conducteur, au maximum 20 places assises, strapontins compris.

Ces strapontins doivent répondre aux prescriptions se rapportant aux sièges et doivent s'effacer automatiquement quand le dossier est rabattu, et rester dans la position effacée.

1.9. Les coussins de siège et les dossiers doivent être suffisamment rembourrés et fixés de manière à ne pouvoir se déplacer en cours de route. Les coussins et sièges placés les uns à côté des autres doivent être sensiblement au même niveau.

1.10. Une paroi de protection s'étendant à partir du plancher jusqu'à une hauteur d'au moins 800 mm doit être placée devant les sièges situés à proximité immédiate et faisant face à une portière d'accès à commande à distance.

2. Dispositions particulières applicables aux voitures, voitures mixtes, minibus et véhicules automobiles de camping mis en circulation à partir du 1er octobre 1971.

2.1. Les sièges et banquettes doivent être fixés solidement au véhicule.

2.2. Les sièges et banquettes coulissants doivent pouvoir se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues.

2.3. Chaque place assise doit être pourvue d'un dossier. Les dossiers réglables doivent pouvoir se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues.

2.4. Les sièges et banquettes rabattables vers l'avant, de même que les dossiers rabattables des sièges et banquettes avant, doivent se verrouiller automatiquement en position normale.

2.5. Dans un véhicule automobile affecté au transport rémunéré de personnes ou à un transport gratuit assimilé à ce dernier ou dans un véhicule automobile de camping, chaque personne transportée doit disposer, sur toute la longueur de son siège, d'un emplacement d'au moins 400 mm de largeur ainsi que, en avant de son siège, d'une surface d'appui commode pour les pieds.

2.6. Dans la partie habitable d'un véhicule automobile de camping, les coussins des sièges doivent être fixés de manière à ce qu'ils ne puissent pas glisser vers l'avant même en cas de freinage brutal.

1.2. Ter hoogte van het voorste punt van de zitting moet vóór deze laatste een vrije afstand bestaan van ten minste 250 mm (bijlage 5, maat E). Deze maat moet ten minste 400 mm bedragen bij tegenover elkaar geplaatste zitplaatsen (bijlage 5, maat F).

Deze vrije afstand mag deel uitmaken van een gang voor zover deze laatste geen staanplaatsen voor reizigers omvat.

De afstand tussen de rugleuningen van de in dezelfde richting geplaatste zitplaatsen moet ten minste 650 mm bedragen tot op een hoogte van ten minste 620 mm boven de vloer vóór de zitplaats (bijlage 5, maten G en P). De afstand, gemeten ter hoogte van de zittingen, tussen de rugleuningen van tegenover elkaar gelegen zitplaatsen moet ten minste 1 250 mm bedragen (bijlage 5, maat H).

Deze afstanden worden gemeten in het middenvlak van de zitplaats en dienen vanaf de zitting, over de ganse hoogte van de rugleuning, hoofdsteun niet inbegrepen, nageleefd te worden.

1.3. De vloer voor de zitplaats moet voorzien zijn van een behoorlijke steun voor de voeten. Deze oppervlakte, die mag deel uitmaken van een gang voor zover deze laatste geen staanplaatsen voor reizigers omvat, moet vlak zijn en mag, wanneer zij niet horizontaal is, een helling hebben van niet meer dan een derde, aflopend in de richting van de zitplaats waarop zij betrekking heeft.

De breedte van deze oppervlakte moet ten minste 300 mm bedragen (bijlage 4, maat J) en mag zich niet op meer dan 150 mm bevinden van de projectie van het voorste punt van de zitting (bijlage 5, maat K).

De lengte van deze oppervlakte moet ten minste 300 mm bedragen (bijlage 5, maat L). Deze maat moet ten minste 400 mm bedragen bij tegenover elkaar geplaatste zitplaatsen die niet door een gang of door staanplaatsen voor reizigers gescheiden zijn (bijlage 5, maat M).

1.4. Alle zitplaatsen moeten zodanig zijn ingericht dat zij gemakkelijk te bereiken zijn.

1.5. Toebehoren zoals gereedschapskoffers mogen, indien zij onder een zitplaats zijn aangebracht, niet verder reiken dan de voorkant van de zitting.

1.6. Bagagerekken of ander gelijkaardig toebehoren waartegen een reiziger zou kunnen stoten mogen niet op minder dan 900 mm (bijlagen 4 en 5, maat N) boven de zitting zijn aangebracht noch uitstekende delen of scherpe hoeken vertonen die zouden kunnen kwetsen.

1.7. De overlangse zitplaatsen moeten aan elk vrij uiteinde voorzien zijn van een armleuning.

1.8. Klapstoelen zijn slechts toegestaan in de gangen van de autocars met ten hoogste 20 zitplaatsen, zonder die van de bestuurder, doch met inbegrip van de klapstoelen.

Deze klapstoelen moeten voldoen aan de voor de zitplaatsen gestelde eisen, automatisch opklappen wanneer de rugleuning wordt neergeklapt en de opgeklapte stand behouden.

1.9. De zittingen en de rugleuningen moeten voldoende zijn gevoerd en zo zijn vastgemaakt dat zij onderweg niet kunnen verschuiven. Naast elkaar geplaatste zittingen en zitplaatsen moeten zich nagenoeg in één zelfde vlak bevinden.

1.10. Een schot, reikend van op de vloer tot op een hoogte van ten minste 800 mm, moet zijn aangebracht vóór de zitplaatsen die zich in de nabijheid van een toegangsdeur met afstandsbediening bevinden en naar deze deur zijn gericht.

2. Bijzondere bepalingen voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerauto's tot het verkeer toegelaten vanaf 1 oktober 1971.

2.1. De zetels en banken moeten stevig in het voertuig bevestigd zijn.

2.2. Verschuifbare zetels en banken moeten automatisch kunnen vergrendeld worden in elk van de voorziene standen.

2.3. Elke zitplaats moet van een rugleuning voorzien zijn. Regelbare rugleuningen moeten vergrendeld kunnen worden in elk van de voorziene standen.

2.4. De zetels en banken die vooruit neergeklapt kunnen worden, evenals de neerklapbare rugleuningen van de voorste zetels en banken moeten automatisch vergrendeld zijn in normale stand.

2.5. In een voor het bezoldigd vervoer van personen of voor hiermee gelijkgesteld gratis vervoer gebezigde auto of in een kampeerauto moet elke vervoerde persoon over de volledige lengte van zijn zetel over een plaatsruimte van ten minste 400 mm breed en vóór zijn zetel over een gemakkelijke steun voor de voeten beschikken.

2.6. In de verblijfsruimte van een kampeerauto dienen de kussens van de zetels zo bevestigd te zijn dat ze niet naar voor kunnen schuiven, zelfs niet bij brutaal remmen.

2.7. Les places assises sont autorisées dans la partie habitable d'un véhicule automobile de camping s'il existe une ouverture entre la cabine de conduite et la partie habitable, d'au moins 250 mm x 300 mm qui permette les communications orales et visuelles entre le conducteur et les passagers de la partie habitable. »

Art. 10. Un article 68bis, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté :

« Art. 68bis. Caractéristiques de construction de l'habitacle des autobus et autocars visant à éviter les risques d'incendie.

Dans les autobus et autocars, mis en circulation pour la première fois à partir du 1er juin 1987, l'habitacle réservé aux voyageurs doit répondre aux conditions suivantes :

1. L'habitacle doit être séparé du moteur, de l'emplacement réservé au réservoir de carburant et des zones sujettes à un grand risque d'incendie, par des parois et des planchers imperméables au carburant et fabriqués de manière à offrir une résistance suffisante à la transmission de l'incendie. Les canalisations, les conduites pour le chauffage et l'aération débouchant dans l'habitacle doivent être conçues et fabriquées de façon que les flammes ne puissent pénétrer directement dans cet espace. Les percements de parois et de planchers qui doivent être ignifuges, doivent être exécutés en conséquence.

2. Tous les matériaux utilisés dans l'habitacle doivent satisfaire aux conditions suivantes :

2.1. La vitesse de propagation des flammes de ces matériaux, testée conformément à la méthode décrite dans les normes ISO 3795 ou DIN 75200 ou FMVSS 302 ou UTAC ST 18-502 ou NEN 3883, ne peut dépasser 11 cm/min.

2.2. Les parties suivantes ne sont pas soumises aux exigences mentionnées ci-dessus :

2.2.1. les parties des banquettes non-métalliques et d'une masse inférieure à 201 g. La masse totale de ces parties, par place assise, ne peut dans ce cas s'élever à plus de 400 g.

2.2.2. les parties dont respectivement la superficie ou le volume ne dépassent pas les valeurs suivantes :

— 100 cm² ou 40 cm³ pour les parties ajoutées aux sièges comme accessoires;

— 300 cm² ou 120 cm³ pour les pièces qui sont réparties dans l'autobus ou l'autocar par rangée de sièges et disposées au maximum par mètre courant de l'espace intérieur, et qui ne constituent pas un accessoire propre à un siège individuel.

3. Le laboratoire chargé du contrôle des prescriptions décrites au point 2 est l'Institut national des Industries extractives, rue du Chera 200, 4000 Liège. »

Art. 11. Les annexes 4 et 5 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, sont établies conformément au texte annexé au présent arrêté.

Art. 12. Une annexe 12 à l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, est établie conformément au texte annexé au présent arrêté.

Art. 13. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 14. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 21 mai 1987.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,
H. DE CROO

2.7. Zitplaatsen in de verblijfsruimte van een kampeerauto zijn toegelaten indien er een opening bestaat tussen de bestuurdersruimte en de verblijfsruimte van ten minste 250 mm x 300 mm waardoor mondeling en visueel contact tussen de bestuurder en de passagiers in de verblijfsruimte mogelijk is. »

Art. 10. Een artikel 68bis luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd :

« Art. 68bis. Constructiekenmerken van de reizigersruimte van autobussen en autocars met het oog op de voorkoming van brandgevaar.

In de autobussen en autocars voor het eerst in dienst gesteld vanaf 1 juni 1987, dient de reizigersruimte aan de volgende voorwaarden te voldoen :

1. De reizigersruimte moet van de motorruimte, van de ruimte waarin zich de brandstoftank bevindt en van de zones waarvan een groot brandgevaar kan uitgaan, gescheiden zijn door wanden en vloeren die geen brandstof kunnen doorlaten en die zodanig uitgevoerd zijn dat voldoende weerstand tegen branddoorslag wordt geboden. Leidingen, verwarmings- en luchtkanalen die in deze ruimte uitmonden, moeten zodanig zijn opgevat en uitgevoerd dat vlammen niet rechtstreeks in deze ruimte kunnen binnendringen. Doorvoeringen door wanden en vloeren, die brandwerend moeten zijn, moeten dienovereenkomstig zijn geconstrueerd.

2. Alle gebruikte materialen in deze ruimte moeten aan de volgende voorwaarden voldoen :

2.1. De vlamuitbreidingsnelheid van bedoelde materialen, getest overeenkomstig de methode genoemd in de normen ISO 3795 of DIN 75200 of FMVSS 302 of UTAC ST 18-502 of NEN 3883, mag niet meer bedragen dan 11 cm/min.

2.2. De volgende delen zijn niet aan bovenvermelde vereisten onderworpen :

2.2.1. de onderdelen van zitbanken die niet uit metaal zijn vervaardigd en waarvan de massa minder dan 201 g is. De totale massa van deze onderdelen mag in dit geval niet meer dan 400 g per zitplaats bedragen.

2.2.2. de delen waarvan respectievelijk de oppervlakte of het volume de hieronder vermelde waarden niet overschrijden :

— 100 cm² of 40 cm³ voor de delen, die als toebehoren bij elke zetel zijn aangebracht;

— 300 cm² of 120 cm³ voor de delen, die verdeeld in de autobus en de autocar per rij zetels en ten hoogste per strekkende meter van de binnenruimte zijn aangebracht en die niet een toebehoren zijn van een individuele zetel.

3. Het Nationaal Instituut voor de Extractie Bedrijven, rue du Chera 200, 4000 Liège, wordt belast met de controle van de voorschriften opgenomen in punt 2. »

Art. 11. Bijlagen 4 en 5 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, zijn vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst.

Art. 12. Een bijlage 12 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, is vastgesteld overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst.

Art. 13. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* is bekend gemaakt.

Art. 14. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 21 mei 1987.

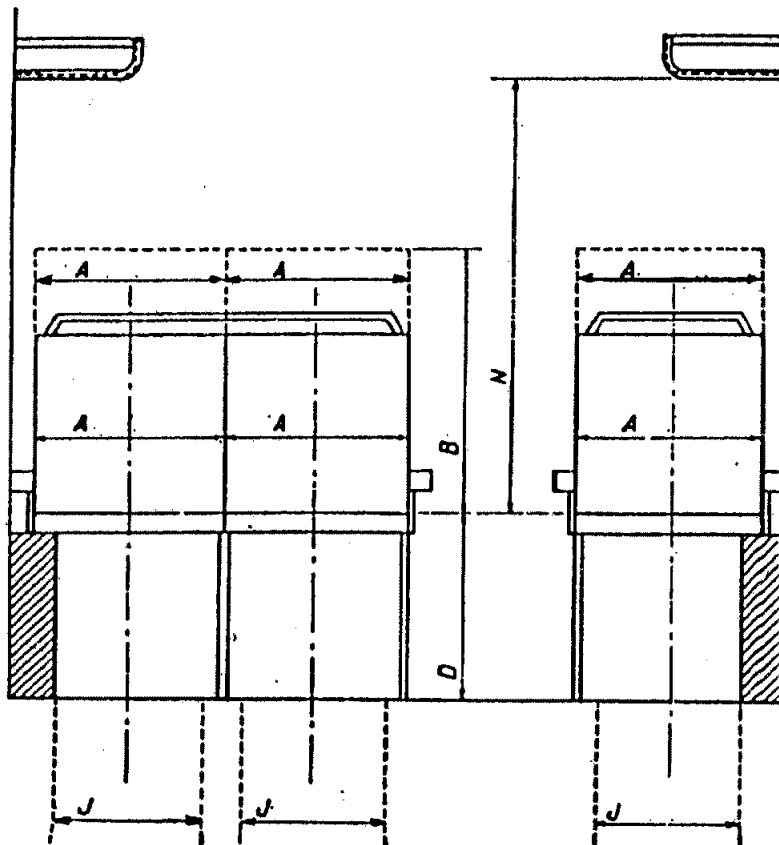
BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,
H. DE CROO

Annexe 4

Bijlage 4

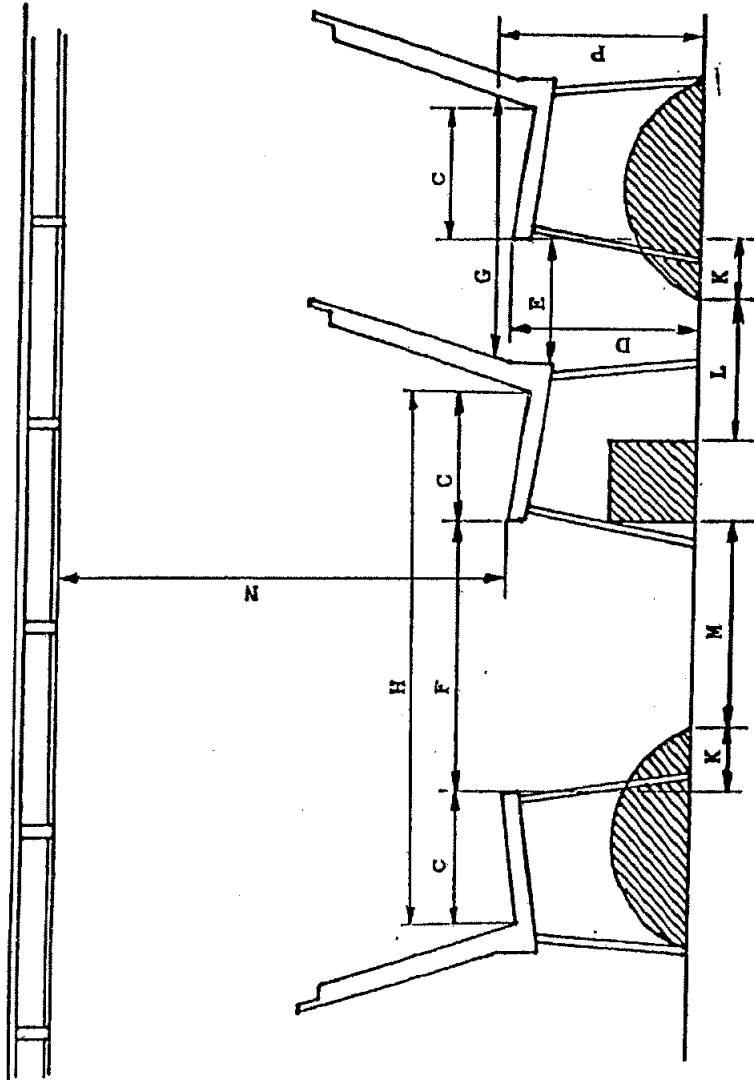


A = min. 430 mm
 B = min. 650 mm
 D = 400 mm à 500 mm.

N = min. 900 mm
 J = min. 300 mm

Annexe 5

Bijlage 5



C = min. 400 mm
 D = 400 mm à 500 mm
 E = min. 250 mm

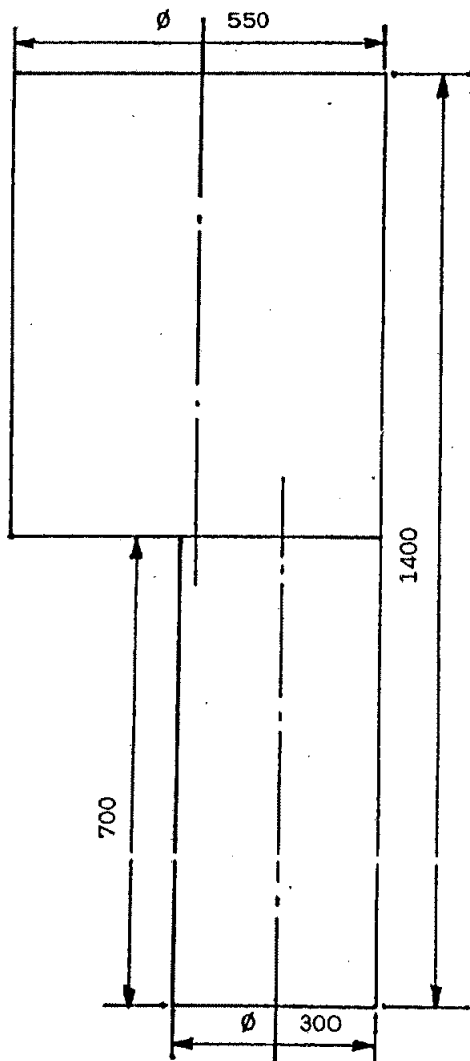
F = min. 400 mm
 G = min. 650 mm

H = min. 1250 mm
 K = min. 150 mm

L = min. 300 mm
 M = min. 400 mm

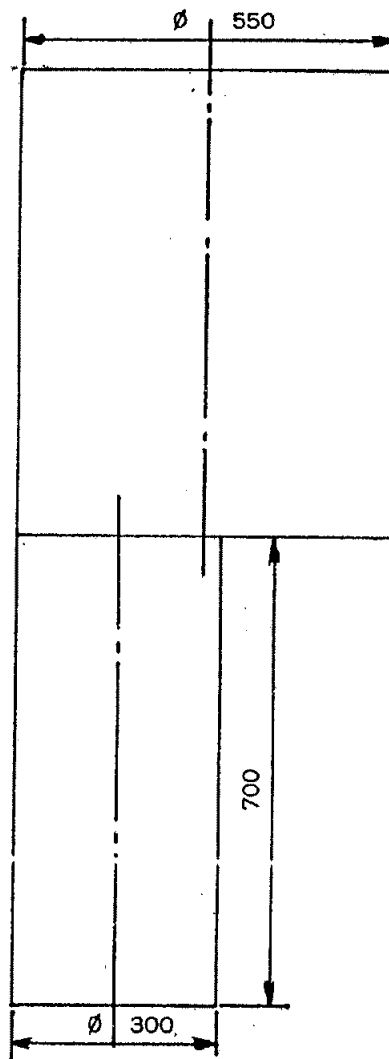
N = min. 900 mm
 P = min. 620 mm

Annexe 12



Unité de mesure : mm.

Bijlage 12



Meeteenheid : mm.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 21 mai 1987.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,
H. DE CROO

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 21 mei 1987.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,
H. DE CROO