

BENELUX

PUBLIKATIEBLAD

INHOUD:

Beschikkingen van het Comité van Ministers inzake:

- de **gemeenschappelijke handelspolitiek**, M (69) 2 dd 29.5.1969 .
- de **gedeeltelijke liberalisatie van het wegvervoer**, M (69) 10 dd 31.1.1969
- technische eisen inzake **motorrijtuigen**, M (69) 15 dd 8.4.1969 (5° aanvulling van M (64) 9)
- technische eisen inzake **aanhangwagens en opleggers**, M (69) 16 dd 8.4.1969 (6° aanvulling van M (64) 9)

Aanbevelingen van het Comité van Ministers inzake:

- **verplaatsbare transporteurs**, M (69) 11 dd 21.3.1969
- **lengtematen**, M (69) 12 dd 21.3.1969
- **inhoudsmaten**, M (69) 13 dd 21.3.1969
- het intra-Benelux-verkeer van **meststoffen**, enz., M (69) 17 dd 14.4.1969 (wijziging van M (68) 12)

TABLE DES MATIERES:

Décisions du Comité de Ministres concernant:

- la **politique commerciale commune**, M (69) 2 du 29.5.1969
- la **libéralisation partielle des transports routiers**, M (69) 10 du 31.1.1969
- conditions techniques relatives aux **véhicules automoteurs**, M (69) 15 du 8.4.1969 (5° complément au M (64) 9)
- conditions techniques relatives aux **remorques et semi-remorques**, M (69) 16 du 8.4.1969 (6° complément au M (64) 9)

Recommandations du Comité de Ministres concernant:

- les **sauterelles mobiles**, M (69) 11 du 21.3.1969
- les **mesures de longueur**, M (69) 12 du 21.3.1969
- les **mesures de capacité**, M (69) 13 du 21.3.1969
- les échanges intra-Benelux d'**engrais**, etc., M (69) 17 du 14.4.1969 (modification du M (68) 12)

Het Benelux-Publikatieblad wordt uitgegeven door het Secretariaat-Generaal van de BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Regentschapsstraat 39, Brussel 1.

Het **Publikatieblad** bevat de tekst van de in Benelux-verband gesloten overeenkomsten tussen de drie Staten, alsmede van door het Comité van Ministers der Unie genomen beschikkingen en aanbevelingen.

Het **Publikatieblad** kan tevens worden gebruikt als periodieke aanvulling van de « **Benelux-Basisteksten** ».

Deze bevatten de systematisch ingedeelde, volledige verzameling van de officiële teksten der Unie.

Om de Basisteksten bij te werken, dient men de omslag van het **Publikatieblad** te verwijderen en de losse, geperforeerde blaadjes in de daartoe bestemde banden der **Basisteksten** in te lassen volgens de bij ieder nummer gevoegde aanwijzingen.

Voor prijs en verkoopadressen van het **Publikatieblad** en de **Basisteksten** raadplege men de achterzijde van deze kaff.

Le Bulletin Benelux est édité par le Secrétariat général de l'UNION ECONOMIQUE BENELUX, 39, rue de la Régence, Bruxelles 1.

Dans le **Bulletin Benelux** sont repris les textes des conventions conclues dans le cadre du Benelux entre les trois Etats, ainsi que les textes de décisions et recommandations prises par le Comité de Ministres de l'Union.

Le **Bulletin Benelux** peut également servir pour compléter régulièrement les « **Textes de base Benelux** ».

Ceux-ci contiennent la collection complète des textes officiels, classés systématiquement.

Pour la mise à jour des Textes de base, il suffit de détacher la couverture du **Bulletin** et d'insérer les feuillets mobiles perforés dans les reliures des **Textes de base**, en suivant les instructions accompagnant chaque numéro.

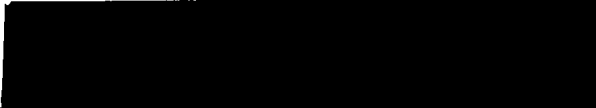
Pour les prix et adresses des Bureaux de vente du **Bulletin** et des **Textes de base**, prière de consulter la dernière page de cette couverture.

<p style="text-align: center;">D E E L ^{**} ^{**} ^{**}</p> <p><i>Ministeriële Beschikkingen</i> (vanaf blz. 1075)</p> <p>Invoegen :</p> <ul style="list-style-type: none"> — wit schutblad — titelpagina en Inhoud blz. I — blz. 1075 - 1134 	<p style="text-align: center;">T O M E ^{**} ^{**} ^{**}</p> <p><i>Décisions ministérielles</i> (à partir de la p. 1075)</p> <p>Insérer :</p> <ul style="list-style-type: none"> — page de garde blanche — page titre et Table de matières p. I — p. 1075 - 1134
<p style="text-align: center;">WIJZIGINGSBLADEN</p> <p style="text-align: center;">D E E L *</p> <p>Invoegen vóóraan in dit Deel op de rose Titelpagina waarop de Indeling van de 6 Deelen is aangegeven</p> <p style="text-align: center;">D E E L **</p> <p>Vervangen :</p> <ul style="list-style-type: none"> — blz. 326 en 327 (Ned.) <p style="text-align: center;">D E E L ***</p> <p>Vervangen :</p> <ul style="list-style-type: none"> — blz. 792, 793 en 794 (Ned.) — blz. 921 - 924 — blz. 925 - 942 	<p style="text-align: center;">FEUILLETS MODIFIES</p> <p style="text-align: center;">T O M E *</p> <p>Insérer comme première page-titre dans ce tome, le feuillelet rose donnant la répartition des textes dans les 6 tomes</p> <p style="text-align: center;">T O M E **</p> <p>Remplacer :</p> <ul style="list-style-type: none"> — p. 326 et 327 (néerl.) <p style="text-align: center;">T O M E ***</p> <p>Remplacer :</p> <ul style="list-style-type: none"> — p. 792, 793 et 794 (néerl.) — p. 921 - 924 — p. 925 - 942

Bewaar telkens de laatste aanvullingsopgave !
U kunt dan steeds nagaan tot en met welke aanvulling Uw boekwerk is bijgewerkt.

Conservez toujours le dernier relevé de suppléments !
Ainsi vous pourrez vérifier à chaque instant jusqu'à quel point votre recueil est à jour.

Ministeriele Beschikkingen
Decisions ministerielles



D E E L **
**
**

**BESCHIKKINGEN EN AANBEVELINGEN
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
van 1969 af
(blz. 1075 en volgende)**

T O M E **
**
**

**DECISIONS ET RECOMMANDATIONS
DU COMITE DE MINISTRES
à partir de 1969
(pages 1075 et suivantes)**

I

INHOUD

Gemeenschappelijke handelspolitiek, M (69) 2	1075
Overeenkomst inzake de administratieve en strafrechtelijke samenwerking en drie Aanvullende Protocolen van 29 april 1969, M (69) 3 (zie Deel 5, Speciale Overeenkomsten)	
Protocol betreffende de bevoegdheid van het Benelux-Gerechtshof , M (69) 4 (zie Deel 4, Benelux-Hof, blz. 50)	
Protocol inzake instelling van een ambtenarenrechtspraak , M (69) 5 (zie Deel 4, Benelux-Hof, blz. 65)	
Protocol inzake de afschaffing van controles en formaliteiten aan de binnengrenzen en de opheffing der belemmeringen , M (69) 6 (zie Deel 1, Benelux-verdrag, blz. 107)	
Overeenkomst inzake eenmaking van het Benelux-Douanegebied , M (69) 7 (zie Deel 1, Douane en Belastingen, blz. 52)	
Gedeeltelijke liberalisatie van het wegvervoer tussen de Beneluxlanden en derde landen, M (69) 10	1077
Verplaatsbare transporteurs , M (69) 11	1080
Lengtematen , M (69) 12	1092
Inhoudsmaten , M (69) 13	1099
Bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (vijfde aanvulling van M (64) 9), M (69) 15	1104
Bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers (zesde aanvulling van M (64) 9), M (69) 16	1115
Intra-Beneluxverkeer van meststoffen, enz. (wijziging van M (68) 12), M (69) 17	1130

I

TABLE DES MATIERES

Politique commerciale commune, M (69) 2	1075
Convention concernant la coopération administrative et judiciaire et trois Protocoles additionnels du 29 avril 1969, M (69) 3 (voir Tome 5, Conventions particulières)	
Protocole relatif à la compétence de la Cour de Justice Benelux, M (69) 4 (voir Tome 4, Cour Benelux, p. 50)	
Protocole concernant l'instauration d'une juridiction administrative, M (69) 5 (voir Tome 4, Cour Benelux, p. 65)	
Protocole relatif à la suppression des contrôles et formalités aux frontières intérieures et à la suppression des entraves, M (69) 6 (voir Tome 1, Traité Benelux, p. 107)	
Convention relative à l'unification du territoire douanier Benelux, M (69) 7 (voir Tome 1, Douane et Fiscalité, p. 52)	
Libération partielle des transports routiers entre les pays du Benelux et des pays tiers, M (69) 10	1077
Sauterelles mobiles, M (69) 11	1080
Mesures de longueur, M (69) 12	1092
Mesures de capacité, M (69) 13	1099
Certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques (cinquième complément au M (64) 9), M (69) 15	1104
Certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques (sixième complément au M (64) 9), M (69) 16	1115
Commerce intra-Benelux d'engrais (modification du M (68) 12), M (69) 17	1130

1075

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 29 MEI 1969
TOT AFSCHAFFING VAN DE MINISTERIELE
BESCHIKKINGEN
M (67) 22, M (68) 1, M (68) 2 EN M (68) 10

M (69) 2

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 29 MAI 1969
ABROGEANT LES DECISIONS MINISTÉRIELLES
M (67) 22, M (68) 1, M (68) 2 ET M (68) 10

M (69) 2

1076

BESCHIKKING

**van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot afschaffing van de Ministeriële Beschikkingen**

M (67) 22, M (68) 1, M (68) 2 en M (68) 10

M (69) 2

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 3, 6, 10 en 72 van het Unieverdrag en
de artikelen 9 t/m 24 en 27 van de Overgangsovereenkomst,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

De Beschikkingen van het Comité van Ministers tot vaststelling van de gemeenschappelijke handelspolitiek alsmede de maatregelen ter uitvoering daarvan, M (69) 1 dd 29 mei 1969, treedt in de plaats van :

- a) de Beschikking M (67) 22, tot vaststelling van de gemeenschappelijke politiek inzake invoer van textielprodukten, van het Comité van Ministers van 30 oktober 1967 ;
- b) De Beschikking M (68) 1, inzake de gemeenschappelijke handelspolitiek, van het Comité van Ministers van 28 maart 1968 ;
- c) De Beschikking M (68) 2, ter vaststelling van het gemeenschappelijke handelspolitieke in- en uitvoerregime, van het Comité van Ministers van 28 maart 1968 ;
- d) de Beneluxlijst van de landbouwprodukten en voedingsmiddelen waarop Hoofdstuk 3 van de Overgangsovereenkomst van toepassing is, vastgesteld door het Comité van Ministers van 28 maart 1968, M (68) 10.

Artikel 2

Deze Beschikking treedt in werking op 1 januari 1969.

Gedaan te Brussel, op 29 mei 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

H.J. de KOSTER

1076

DECISION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
abrogeant les Décisions ministérielles
M (67) 22, M (68) 1, M (68) 2 et M (68) 10
M (69) 2

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 3, 6, 10 et 72 du Traité d'Union ainsi que les articles 9 à 24 et 27 de la Convention transitoire,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

La Décision du Comité de Ministres M (69) 1 du 29 mai 1969, fixant la politique commerciale commune ainsi que les mesures d'exécution y afférentes, abroge et remplace :

- a) la Décision M (67) 22 du Comité de Ministres du 30 octobre 1967, fixant la politique commune en matière d'importation de produits textiles à bas prix ;
- b) la Décision M (68) 1 du Comité de Ministres du 28 mars 1968, relative à la politique commerciale commune ;
- c) la Décision M (68) 2 du Comité de Ministres du 28 mars 1968, fixant le régime commun de la politique commerciale à l'importation et à l'exportation ;
- d) la liste Benelux des produits agricoles et alimentaires auxquels s'applique le Chapitre 3 de la Convention transitoire, M (68) 10, arrêtée par le Comité de Ministres du 28 mars 1968.

Article 2

La présente Décision entre en vigueur le 1^{er} janvier 1969.

Fait à Bruxelles, le 29 mai 1969.

Le Président du Comité de Ministres,
H.J. de KOSTER

1077

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 31 JANUARI 1969
INZAKE DE LIBERALISATIE VAN DE BEPAALDE
VERVOEREN VAN GOEDEREN OVER DE WEG
TEGEN VERGOEDING TUSSEN
DE GRONDGBIEDEN VAN DE
HOGE VERDRAGSLUITENDE PARTIJEN
EN VAN DERDE LANDEN

M (69) 10

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 31 JANVIER 1969
RELATIVE A LA LIBERATION DE CERTAINS
TRANSPORTS REMUNERES DE MARCHANDISES
PAR ROUTE, EFFECTUES ENTRE
LES TERRITOIRES DES HAUTES PARTIES
CONTRACTANTES ET DES PAYS TIERS

M (69) 10

1078

BESCHIKKING

**van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
inzake de liberalisatie van bepaalde vervoeren van goederen
over de weg tegen vergoeding tussen de grondgebieden van de
Hoge Verdragsluitende Partijen en van derde landen**

M (69) 10

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikel 87, lid 1, van het Unieverdrag,

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Deze beschikking is van toepassing op het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding tussen de grondgebieden van de Beneluxlanden en dat van derde landen.

Artikel 2

1. Het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding uitgevoerd d.m.v. voertuigen geregistreerd in een Beneluxland, tussen een ander Beneluxland en een derde land, is geliberaliseerd, onder voorwaarde dat bij gebruikmaking van een normale route het land waar de voertuigen zijn geregistreerd wordt doorgereden.
2. Voor dit vervoer is geen enkele vergunning vereist, behalve die welke eventueel voorgeschreven zijn krachtens de nationale wetgeving van het land waar de voertuigen zijn geregistreerd.

Artikel 3

1. Het bepaalde in artikel 2 laat onverlet de verdergaande liberalisatie van het goederenvervoer over de weg bestaande in één der Beneluxlanden.

1078

DECISION

**du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
relative à la libération de certains transports rémunérés de
marchandises par route, effectués entre les territoires des
Hautes Parties Contractantes et des pays tiers**

M (69) 10

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 87, alinéa 1, du Traité d'Union,

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

La présente décision est applicable aux transports rémunérés de marchandises par route effectués entre les territoires des pays du Benelux et des pays tiers.

Article 2

1. Sont libérés les transports rémunérés de marchandises par route au moyen de véhicules immatriculés dans un pays du Benelux, effectués entre un autre pays du Benelux et un pays tiers, à la condition que, en empruntant un itinéraire normal, ces transports soient exécutés en transit par le pays d'immatriculation des véhicules.
2. Ces transports ne sont soumis à aucune autorisation, sauf celles éventuellement requises par la législation nationale du pays d'immatriculation des véhicules.

Article 3

1. L'article 2 s'applique sans préjudice du degré plus grand de libération des transports routiers de marchandises atteint dans un pays du Benelux.

1079

2. De vergunningen welke eventueel vereist zijn voor het traject op het grondgebied van derde landen zullen worden afgegeven door de bevoegde autoriteiten van het land waar de voertuigen zijn geregistreerd of van de derde landen.

Artikel 4

Deze beschikking treedt in werking op 1 februari 1969.

Gedaan te Brussel, op 31 januari 1969.

De Voorzitter van het Comité van Minister,

J. LUNS

1079

2. Les autorisations éventuellement nécessaires pour le parcours des territoires de pays tiers seront délivrées par les autorités compétentes du pays d'immatriculation des véhicules ou des pays tiers.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le 1^{er} février 1969.

Fait à Bruxelles, le 31 janvier 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

1080

AANBEVELING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 21 MAART 1969
BETREFFENDE DE VERPLAATSBARE
TRANSPORTEURS

M (69) 11

RECOMMANDATION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 21 MARS 1969
CONCERNANT LES SAUTERELLES MOBILES

M (69) 11

1081

AANBEVELING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
betreffende de verplaatsbare transporteurs

M (69) 11

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op artikelen 6, 7 en 8 van het Unieverdrag,

Gelet op artikel 9 van de Overgangsovereenkomst,

Overwegende, dat eenvormige veiligheidsvoorschriften inzake de vervaardiging van verplaatsbare transporteurs in de Beneluxlanden dienen te worden toegepast,

Beveelt aan :

Enig artikel

De Regeringen der drie Beneluxlanden worden uitgenodigd de nodige maatregelen te treffen met het oog op de toepassing van de bepalingen van bijgaand Reglement inzake veiligheidsvoorschriften voor verplaatsbare transporteurs, uiterlijk op 1 januari 1970.

Gedaan te Brussel, op 21 maart 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS

1081

RECOMMANDATION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
concernant les sauterelles mobiles

M (69) 11

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 6, 7 et 8 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 de la Convention transitoire,

Considérant qu'il convient d'appliquer dans les pays du Benelux des prescriptions de sécurité uniformes relatives à la construction de sauterelles mobiles,

Recommande :

Article unique

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités à prendre les mesures nécessaires en vue de l'application des dispositions du Règlement ci-annexé relatif aux prescriptions de sécurité pour les sauterelles mobiles, au plus tard le 1^{er} janvier 1970.

Fait à Bruxelles, le 21 mars 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

REGLEMENT
inzake veiligheidsvoorschriften
voor verplaatsbare transporteurs

M (69) 11, Bijlage

HOOFDSTUK I — Inleidende bepalingen

Art. 1. — Definities

Voor de toepassing van het bij dit Reglement bepaalde wordt verstaan onder :

- a) « transporteur » : een toestel dat is ingericht om door middel van een door een motor aangedreven transportband zonder eind, voorwerpen of stoffen horizontaal of onder een vaste of verstelbare helling te verplaatsen en dat zodanig is ingericht dat het door middel van wielen, rollen, schaatsen of soortgelijke inrichtingen verplaatst kan worden ;
- b) « transportband » : een band, schakelband, dan wel kabels of kettingen zonder eind, al of niet voorzien van meenemers ;
- c) « meenemers » : op een transportband aangebrachte verhogingen, hoger dan 20 mm, tanden en vorken.

Art. 2. — Toepassingsgebied

2.1. Dit Reglement is van toepassing op de in artikel 1 bedoelde transporteurs, met uitzondering van :

- a) transporteurs die een onderdeel zijn van een ander werktuig of van een schip ;
- b) transporteurs die zich op rails verplaatsen ;
- c) transporteurs die zelfrijdend zijn.

2.2. Dit Reglement is niet van toepassing op de in art. 2.1. bedoelde transporteurs, welke vóór de inwerkingtreding van dit Reglement in bedrijf zijn gesteld.

HOOFDSTUK II — Vervaardiging

Art. 3. — Algemene bepalingen

3.1. De constructie van een transporteur moet zo sterk zijn dat zij bij het transport van de maximaal toelaatbare belasting onder de

1082

REGLEMENT
relatif aux prescriptions de sécurité
pour les sauterelles mobiles

M (69) 11, Annexe

CHAPITRE I — Dispositions introductives

Art. 1. — Définitions

Pour l'application des prescriptions du présent Règlement, on entend par :

- a) « sauterelle » : un appareil destiné au transport horizontal ou à inclinaison fixe ou réglable d'objets ou de matières, à l'aide d'une bande transporteuse sans fin actionnée par un moteur, et conçu pour pouvoir être déplacé au moyen de roues, rouleaux, patins ou autres dispositifs analogues ;
- b) « bande transporteuse » : une bande, une bande articulée ou des câbles ou chaînes sans fin munis ou non d'entraîneurs ;
- c) « entraîneurs » : tasseaux de plus de 20 mm de hauteur, dents et fourches fixés sur une bande transporteuse.

Art. 2. Champ d'application

2.1. Le présent Règlement est applicable aux sauterelles visées à l'article 1^{er}, à l'exception des sauterelles :

- a) qui font partie d'une autre machine ou d'un bateau ;
- b) qui se déplacent sur rails ;
- c) qui sont automoteurs.

2.2. Le présent Règlement n'est pas applicable aux sauterelles visées à l'art. 2.1., mises en service avant l'entrée en vigueur du présent Règlement.

CHAPITRE II — Construction

Art. 3. — Dispositions générales

3.1. La construction de la sauterelle doit être d'une résistance suffisante pour empêcher qu'il ne se produise des déformations perma-

ongunstigste bedrijfsomstandigheden en -opstelling geen blijvende vormveranderingen noch andere gebreken vertoont.

3.2. Met inachtneming van de sterkte en stabiliteitseisen stelt de fabrikant vast :

- a) de maximaal toelaatbare gelijkmatig verdeelde belasting in kg per strekkende meter ;
- b) de maximaal toelaatbare geconcentreerde belasting.

Deze gegevens worden bij de hoogste, de laagste en de ongunstigste werkstanden van de transporteur vastgesteld.

3.3. Op een transporteur moeten op een goed zichtbare plaats en duidelijk en onuitwisbaar zijn vermeld :

- a) naam en adres van de fabrikant ;
- b) nummer en jaar van fabricage ;
- c) de in artikel 3.2. bedoelde gegevens ;
- d) het opschrift « Verplaats de transporteur alleen in de laagste stand ».

3.4. Op een transporteur moet, op een goed zichtbare plaats, een oppervlak ter grootte van tenminste 50 bij 20 mm beschikbaar zijn of een metalen plaat van dezelfde grootte en van tenminste 2 mm dikte zijn aangebracht, in beide gevallen geschikt voor het inslaan van het merk van goedkeuring of overeenkomst en het nummer van het certificaat van goedkeuring.

Art. 4. — Stabiliteit

4.1. De stabiliteit van een transporteur moet bij alle voorkomende bedrijfsomstandigheden waarvoor hij is geconstrueerd gewaarborgd zijn.

4.2. Een transporteur mag niet kippen wanneer :

- a) Het 1,3-voud van de maximaal toelaatbare gelijkmatig verdeelde belasting zich bevindt op het overstekend deel van de transportband, gerekend vanaf de vertikaal door het kantelpunt ;
- b) het 1,3-voud van de maximaal toelaatbare geconcentreerde belasting zich op het meest ongunstige punt van de transportband bevindt.

4.3. Een onbelaste transporteur mag in geen der in artikel 3.2. bedoelde werkstanden, bij opstelling onder een dwarshelling met een gradiënt van 1/10 ten opzichte van het horizontale vlak, kantelen.

1083

nentes ou d'autres défauts lors du transport de la charge maximum autorisée dans les conditions et la position de travail les plus défavorables.

3.2. Eu égard aux exigences de la résistance et de la stabilité, le constructeur fixe :

- a) la charge maximum uniformément répartie autorisée en kg par mètre courant ;
- b) la charge locale maximum admissible.

Ces données sont fixées pour les positions de travail de la sauterelle la plus haute, la plus basse et les plus défavorables.

3.3. Une sauterelle doit porter, en un endroit apparent d'une façon claire et indélébile l'indication :

- a) du nom et de l'adresse du constructeur ;
- b) du numéro et de l'année de fabrication ;
- c) des données visées à l'article 3.2. ;
- d) de la mention : « Ne déplacez la sauterelle que dans la position la plus basse ».

3.4. Sur une sauterelle, il doit être réservé, en un endroit apparent, un emplacement d'au moins 50 mm sur 20 ou fixé une plaque métallique de mêmes dimensions et d'au moins 2 mm d'épaisseur permettant, dans les deux cas, de frapper la marque d'homologation ou de conformité et le numéro du certificat d'homologation.

Art. 4. — Stabilité

4.1. La stabilité d'une sauterelle doit être assurée pour toutes les conditions de travail pour lesquelles elle a été construite.

4.2. Une sauterelle ne doit pas pouvoir basculer quand :

- a) la charge maximum autorisée uniformément répartie multipliée par 1,3 se trouve sur la partie en porte-à-faux de la bande transporteuse à partir de la verticale passant par le point de basculement ;
- b) la charge locale maximum autorisée multipliée par 1,3 se trouve à l'endroit le plus défavorable de la bande transporteuse.

4.3. Dans chaque position de travail définie à l'article 3.2., une sauterelle non chargée ne doit pas verser lorsqu'elle est installée sur une pente transversale de 1/10 par rapport au plan horizontal.

Art. 5. — Bewegende delen

5.1. Drijfwerkonderdelen zoals ketting- en tandwielen, kabels, riemen, uitstekende aseinden, vliegwielen, snellopende spaakwielen, moeten zodanig zijn beschut dat zij geen gevaar kunnen opleveren. Uitspringende instelschroeven, bouten, spieën en dergelijke onderdelen die zich aan draaiende delen bevinden moeten worden vermeden, dan wel volledig zijn beschut.

5.2. De in artikel 5.1. voorgeschreven bepalingen zijn niet van toepassing indien de in dat artikel bedoelde gevaarlijke onderdelen bij normaal gebruik van de transporteur in alle werkstanden ontoegankelijk zijn.

Art. 6. — Bedieningsmechanisme

6.1. Aan een transporteur moet een goed herkenbare en goed bereikbare inrichting zijn aangebracht, waarmee het toestel in werking gebracht en stilgezet kan worden, welke zodanig moet zijn geplaatst en ingericht, dat deze gemakkelijk en veilig kan worden bediend en de transporteur niet door onopzettelijke aanraking van een bedieningsorgaan in werking kan komen.

6.2. Een transporteur waarvan de bewegingsrichting omkeerbaar is, moet zowel aan de aanvoer- als aan de afvoorzijde zijn voorzien van een in- en uitschakelinrichting.

6.3. Bij de schakelinrichtingen moet duidelijk zijn aangegeven :

- a) de functie van de bedieningsorganen ;
- b) bij transporteurs waarvan de bewegingsrichting omkeerbaar is, de bij de bedieningsorganen behorende bewegingsrichtingen van de band.

Art. 7. — Transportband

7.1. Alle punten van een transportband moeten tegen het gevaar van klem- of schaarwerking zijn beveiligd, indien de afstand tussen de naar elkaar toe bewegende delen kleiner is dan 100 mm. Het uitloopgedeelte van trommels, rollen en kettingwielen, waar de banden of kettingen van richting veranderen, moet zijn afgeschermd. Indien banden, riemen of kettingen door de aanwezigheid van trechters, materiaalgeleidingslijsten of andere constructiedelen niet kunnen uitwijken moet het inloopgedeelte van binnen handbereik liggende draagrollen zijn afgeschermd.

1084

Art. 5. — Organes mobiles

5.1. Les organes d'entraînement tels que pignons, engrenages, câbles, courroies, bouts d'axe en saillie, volants, roues à rais à rotation rapide, doivent être protégés de façon à écarter le danger. Les vis d'arrêt, les boulons, les clavettes et autres accessoires d'organes rotatifs doivent être évités ou complètement protégés.

5.2. Les prescriptions imposées par l'article 5.1. ne sont pas applicables si les organes dangereux visés dans cet article sont inaccessibles dans toutes les positions de travail lors de l'utilisation normale de la sauterelle.

Art. 6. — Dispositif de commande

6.1. Une sauterelle doit être munie d'un dispositif de mise en marche et d'arrêt facilement identifiable et accessible, qui est installé et conçu de façon qu'il puisse être actionné facilement et en toute sécurité et de façon que la sauterelle ne puisse être mise en mouvement par un contact involontaire d'un dispositif de commande.

6.2. Une sauterelle, dont le sens de marche est réversible, doit être munie tant du côté de l'alimentation que du côté du déversement, d'un dispositif de mise en marche et d'arrêt.

6.3. A proximité des dispositifs de commande doivent être indiqués clairement :

- a) la fonction des dispositifs de commande ;
- b) pour les sauterelles dont le sens de marche est réversible, le sens de déplacement de la bande transporteuse correspondant aux dispositifs de commande y relatifs.

Art. 7 — Bande transporteuse

7.1. Tous les endroits d'une bande transporteuse doivent être protégés contre le danger d'écrasement ou de cisaillement, si la distance entre les parties qui se rapprochent l'une de l'autre est inférieure à 100 mm. La génératrice de contact d'entrée des tambours, rouleaux et pignons, sur lesquelles les bandes ou chaînes changent de direction, doit être protégée. Si les bandes, courroies ou chaînes ne peuvent se dégager par suite de la présence d'avaloirs, de barres de guidage des matières ou d'autres éléments de la construction, la génératrice de contact d'entrée des rouleaux porteurs accessibles doit être protégée.

7.2. Indien een transportband is voorzien van meenemers :

- moeten de aanvoer- en afvoorzijden op doelmatige wijze zijn beveiligd ;
- moeten aan de afvoorzijde de teruglopende meenemers aan beide zijden over een afstand van tenminste 2 m vanaf het midden van de keerrol tegen onopzettelijk aanraken zijn afgeschermd ;
- moet aan de aanvoorzijde de bovenzijde van de beveiligingsinrichting ten minste reiken tot aan het vlak waarin de bovenzijde van de voorlopende meenemer zich beweegt.
De onderste rand van deze inrichting moet tot aan de laagsthangende delen van de teruglopende meenemers reiken.

7.3. Indien de in de artikelen 7.1. en 7.2. voorgeschreven beveiligingen niet gesloten zijn, mogen zij slechts openingen hebben, waarvan de diameter van de ingeschreven cirkel niet groter is dan 8 mm.

7.4. Bij transport van stortgoed moet zijn voorkomen dat dit tussen de band en de trommels kan geraken.

Art. 8. — Hoogteverstelling

8.1. De hoogteverstelinrichting van een transporteur moet zodanig zijn ingericht dat neervallen van het draaggestel van de transportband wordt voorkomen.

8.2. De hoogteverstelinrichting moet zodanig zijn ingericht dat zij bij het uitvallen van de drijfkraft van de hoogteverstelling het draaggestel van de transportband automatisch in de stand houdt waarin het zich bevindt.

8.3. Het bepaalde in artikel 8.2. is niet van toepassing, indien de transporteur een eigen gewicht heeft van minder dan 100 kg en de hoogteverstelling geschiedt door middel van al of niet uitschuifbare steunen.

8.4. Een transporteur waarbij de hoogteverstelling geschiedt met behulp van een lier en staalkabel, moet zijn voorzien van een inrichting die de kabel in de laagste werkstand van de transporteur ontlast.

De bewegingen van het onderstel ten opzichte van het draaggestel van de transportband moeten in de uiterste standen van het onderstel worden begrensd door voldoende stevige vaste aanslagnokken of door een gelijkwaardige inrichting waarmee hetzelfde doel wordt bereikt.

7.2. Si la bande transporteuse est munie d'entraîneurs :

- les points d'alimentation et de déversement doivent être protégés efficacement ;
- au point de déversement, les entraîneurs revenants doivent être protégés des deux côtés contre tout contact accidentel sur une distance minimum de 2 m à partir de l'axe du tambour de renvoi ;
- au point d'alimentation la partie supérieure de la protection doit atteindre au moins le plan dans lequel se déplace la partie supérieure des entraîneurs.
La partie inférieure de ce dispositif doit atteindre la partie inférieure des entraîneurs qui reviennent.

7.3. Si les dispositifs imposés par les prescriptions des articles 7.1. et 7.2. ne sont pas pleins, le diamètre du cercle qu'on peut inscrire dans leurs ouvertures ne doit pas dépasser 8 mm.

7.4. Lors du transport de matières en vrac, des mesures doivent être prises pour éviter que ces matières n'entrent entre la bande et les tambours.

Art. 8. — Réglage en hauteur

8.1. Le dispositif de réglage de hauteur d'une sauterelle doit être réalisé de façon que la chute du cadre supportant la bande transporteuse soit empêchée.

8.2. Le dispositif de réglage de hauteur doit être réalisé de façon qu'en cas de suppression de la force motrice du dispositif de réglage de la hauteur, il maintienne automatiquement le cadre supportant la bande transporteuse dans la position où il se trouve.

8.3. La prescription de l'article 8.2. n'est pas applicable aux sauterelles d'un poids propre inférieur à 100 kg où le réglage de la hauteur se fait à l'aide de supports télescopiques ou non.

8.4. Une sauterelle avec un dispositif de réglage de la hauteur composé d'un treuil et d'un câble d'acier doit être munie d'un dispositif déchargeant le câble dans la position de travail la plus basse. Les déplacements du châssis par rapport au cadre de la bande transporteuse doivent être limités dans les positions extrêmes du châssis par des butées d'arrêt d'une résistance suffisante ou par un dispositif analogue garantissant le même effet.

Art. 9. — Kabels

9.1. Als kabels mogen alleen verzinkte of op een daarmede tenminste gelijkwaardige wijze tegen corrosie beschermde staalkabels worden gebruikt.

De werkelijke breukbelasting van de kabel moet ten minste het vijfvoud van de maximale statische belasting bedragen waaraan de kabel is onderworpen.

9.2. Het aantal samenstellende draden van een kabel moet ten minste 114 bedragen. Een kabel mag ten hoogste één touwkern of materiaal met soortgelijke kenmerken bevatten. De treksterkte van de staaldraden mag niet meer bedragen dan 160 kg/mm².

9.3. Kabels moeten uit een stuk bestaan en geen las vertonen.

9.4. Het gebruik van splitsen is slechts toegestaan wanneer ze aan de uiteinden van de kabel zijn aangebracht en voor de bevestiging van de kabel dienen. Deze splitsen moeten vakkundig zijn gemaakt.

9.5. Kabels mogen nergens gebogen worden met een straal die kleiner is dan 1,5 maal de kabeldiameter. Bevestigingsogen van de kabel moeten van een passende kous zijn voorzien.

9.6. De uiteinden van kabels moeten deugdelijk zijn bevestigd.

9.7. Bij gebruik van een wigklem of een overeenkomstige klem moet het eind van de kabel over een lengte van ten minste 1 ½ maal de slaglengte van de staalkabel zijn vastgeklemd.

9.8. Indien voor de bevestiging van een kabel een gietklem wordt gebruikt moet de vervaardiging ervan vakkundig en met daarvoor geschikte materialen geschieden.

9.9. Bij gebruik van kabelklemmen, moet het dragende part aan het dode part zijn bevestigd met ten minste 2 kabelklemmen ; indien de kabel een diameter heeft van meer dan 12 mm moeten ten minste 3 kabelklemmen zijn toegepast ; de beugel van elke kabelklem moet drukken op het dode part van de kabel ; de onderlinge afstand van de kabelklemmen moet ten minste gelijk zijn aan de helft van de kabelmiddellijn ; het eind van het dode part van de kabel moet zodanig zijn omwikkeld, dat de draadeindjes zijn opgesloten.

9.10. Bij toepassing van meer dan één kabel voor eenzelfde functie, moeten alle kabels van dezelfde samenstelling zijn en dezelfde treksterkte vertonen. De belasting dient zo gelijk mogelijk over alle kabels te worden verdeeld.

Art. 9. — Câbles

9.1. Pour les câbles sont seuls autorisés les câbles d'acier galvanisés ou protégés contre la corrosion d'une façon au moins équivalente. La charge de rupture effective du câble doit être au moins égale à cinq fois la charge statique maximum à laquelle le câble est soumis.

9.2. Un câble doit être composé de 114 fils au moins. Un câble ne peut comporter qu'une seule âme en chanvre ou en un matériau ayant des caractéristiques équivalentes. La tension limite de rupture des fils d'acier ne peut dépasser 160 kg/mm².

9.3. Les câbles doivent être d'une seule pièce et ne peuvent comporter d'assemblage.

9.4. L'utilisation des épissures n'est autorisée que pour la fixation des câbles et pour autant qu'elles se trouvent aux extrémités des câbles. Ces épissures doivent être exécutées suivant les règles de l'art.

9.5. Le rayon de courbure des câbles ne peut jamais être inférieure à 1,5 fois le diamètre du câble. Les œillets des câbles doivent être munis d'une cosse adaptée.

9.6. Les extrémités des câbles doivent être solidement fixées.

9.7. Dans le cas de l'utilisation d'un dispositif d'attache par coin ou d'une attache analogue, le bout du câble doit être serré sur une longueur au moins égale à une fois et demi le pas du câble.

9.8. Dans le cas de l'utilisation d'une patte coulée pour la fixation du câble, la confection de la patte coulée doit se faire suivant les règles de l'art et avec des matériaux appropriés.

9.9. Lorsqu'on utilise des serre-câbles, le brin partant du câble doit être fixé au brin libre à l'aide de deux serre-câbles au moins ; si le diamètre du câble dépasse 12 mm, il y a lieu d'utiliser au moins trois serre-câbles ; l'étrier de chaque serre-câble doit porter sur le brin libre du câble ; la distance des serre-câbles doit être au moins égale à la moitié du diamètre du câble ; le bout du brin libre du câble doit être ligaturé de façon à faire disparaître les bouts des fils.

9.10. Lorsqu'on utilise plus d'un câble pour une même fonction, tous les câbles doivent être de même constitution et posséder la même charge de rupture. La charge doit être également répartie, autant que possible, entre tous les câbles.

9.11. Van een kabel voor de hoogtevastelling van een transporteur mogen in geen enkele werkstand minder dan twee windingen op de trommel liggen.

Art. 10. — Liertrommel en kabelschijven

De diameter van de liertrommel alsmede die van een kabelschijf moet ten minste gelijk zijn aan 18 maal de diameter van de kabel die daarop wordt op- of afgewonden of daarover wordt geleid bij een mechanisch aangedreven lier.

Bij een handgedreven lier mag dit verhoudingsgetal 10 bedragen. Bij gegroefde trommels en schijven wordt de diameter bepaald op de bodem van de groef.

Art. 11. — Elektrische installatie

11.1. De elektrische installatie van een transporteur en de onderdelen waaruit deze installatie is samengesteld, moeten deugdelijk zijn. Zij moeten zodanige veiligheidswaarborgen bieden, dat er bij gebruik van de transporteur, met inachtneming van de uitwendige invloeden waaraan zij daarbij kan zijn blootgesteld, geen gevaar kan ontstaan. Onderdelen die bij het gebruik van de transporteur aan weersinvloeden of een stoffige atmosfeer kunnen zijn blootgesteld, moeten van een constructie zijn die daartegen voldoende bescherming biedt.

11.2. De elektrische installatie van een transporteur en de elektrotechnische materialen die tot deze installatie behoren, worden geacht in overeenstemming te zijn met een daarop betrekking hebbend voorschrift van dit artikel, indien zij beantwoorden aan de terzake geldende in het kader van het Europees Comité voor de Coördinatie van elektrotechnische normen der Lidstaten van de Europese Economische Gemeenschap geharmoniseerde normen.

Bij gebreke aan zodanige geharmoniseerde normen worden de desbetreffende installatie en materialen geacht in overeenstemming te zijn met een daarop betrekking hebbend voorschrift van dit artikel, indien zij beantwoorden aan de terzake geldende Internationale Aanbevelingen van de Internationale Elektrotechnische Commissie (« International Electrotechnical Commission ») of van de Internationale Commissie voor regelingen met het oog op de goedkeuring van de elektrische installatie (« International Commission on rules for the approval of electrical equipment ») of aan de daarmee corresponderende nationale normen.

11.3. Alle blanke of daarmee gelijk te stellen delen, die bij normaal gebruik onder spanning staan of stroom geleiden, moeten doelmatig tegen aanraking zijn beschermd.

9.11. Tout câble destiné au réglage de la hauteur d'une sauterelle doit, dans n'importe quelle position de travail, rester enroulé d'au moins deux tours sur le tambour.

Art. 10. — Tambour du treuil et poulies

Dans le cas de l'utilisation d'un treuil actionné mécaniquement, le diamètre du tambour du treuil et celui de la poulie doivent être au moins égaux à 18 fois le diamètre du câble enroulé, déroulé ou guidé.

Pour les treuils actionnés à la main, ce rapport peut être de 10.
Pour les tambours et les poulies à gorges, le diamètre est mesuré au fond de la gorge.

Art. 11. — Equipement électrique

11.1. L'équipement électrique d'une sauterelle et les parties dont cet équipement se compose, doivent être de bonne qualité. Ils doivent présenter des garanties de sécurité telles que l'utilisation de la sauterelle et compte tenu des influences extérieures auxquelles elle est exposée ne peut pas créer de danger. Les parties, qui lors de l'utilisation de la sauterelle peuvent être exposés aux intempéries ou à une atmosphère poussiéreuse, doivent être construites de façon à offrir une protection suffisante contre celles-ci.

11.2. L'équipement électrique d'une sauterelle et les matériaux électrotechniques faisant partie de cet équipement sont considérés comme répondant à une prescription y afférente du présent article, s'ils répondent aux normes harmonisées dans le cadre du Comité Européen de Coordination des normes électriques des Etats membres de la Communauté Economique Européenne, en vigueur dans ce domaine.

A défaut de telles normes harmonisées, l'équipement et les matériaux en question sont considérés comme répondant à une prescription y afférente du présent article, s'ils répondent aux Recommandations Internationales en vigueur dans ce domaine de la Commission Electrotechnique Internationale (« International Electrotechnical Commission ») ou de la Commission internationale de réglementation en vue de l'approbation de l'équipement électrique (« International Commission on rules for the approval of electrical equipment ») ou aux normes nationales correspondantes.

11.3. Toutes les pièces nues ou assimilables qui, lors de l'utilisation normale, sont sous tension ou sont conductrices de courant, doivent être efficacement protégées contre tout contact.

11.4. Voorzieningen moeten zijn getroffen om te voorkomen, dat de elektrische installatie of onderdelen daarvan worden beschadigd door overbelasting, kortsluiting of aardsluiting.

11.5. De isolatieweerstand en de diëlektrische vastheid van de elektrische installatie moeten voldoende zijn.

11.6. Voorzieningen moeten zijn getroffen om te verzekeren dat aanraakbare metalen delen van een transporteur die bij een isolatiedefect onder spanning zouden kunnen komen, het metalen gestel van de transporteur daarbij inbegrepen, bij aansluiting van de transporteur op het net, deugdelijk en duurzaam worden geaard.

11.7. Delen, welke ingevolge het bepaalde in art. 11.6. moeten zijn geaard, mogen niet in geleidende verbinding staan met de nulleider.

11.8. De doorsnede van de kernen van leidingen moet zodanig zijn, dat zij bij de stroombelasting die bij normaal gebruik kan worden verwacht, geen te hoge temperatuur kunnen aannemen.

11.9. Van de vaste aanleg van een transporteur deel uitmakende leidingen moeten van het type gepantserde thermoplastmantelkabel of van een daarmee tenminste gelijkwaardig type zijn. Zij moeten deugdelijk zijn bevestigd en voldoende beschermd zijn tegen mechanische beschadiging.

Soepele leidingen mogen slechts zijn gebruikt voor de aansluiting op het net. Zij moeten van het type rubbermantelleiding van zware constructie of van een daarmee tenminste gelijkwaardig type zijn.

11.10. Aders van buigzame leidingen, die voor aarding dienst moeten doen moeten door de kleurencombinatie groen/geel zijn gekenmerkt. Deze aders mogen niet voor andere doeleinden dan voor aarding worden gebruikt.

11.11. Inrichtingen voor het naar binnen leiden van leidingen in of het aansluiten van leidingen op andere onderdelen van de elektrische installatie moeten, indien zij op deze plaats blootgesteld zijn aan weersinvloeden of een stoffige atmosfeer, daartegen voldoende bescherming bieden. Zij mogen geen aanleiding tot beschadiging van de leidingen kunnen geven.

1088

11.4. Des dispositions doivent être prises afin d'éviter que l'équipement électrique ou des parties de celui-ci ne soient détériorés à la suite d'une surcharge, d'un court-circuit ou d'une mise à la terre fortuite.

11.5. La résistance d'isolement et la rigidité de l'équipement électrique doivent être suffisantes.

11.6. Des dispositions doivent être prises afin d'assurer que les parties métalliques accessibles d'une sauterelle qui, en cas de défaut d'isolement pourraient être mises sous tension, y compris la charpente métallique de la sauterelle, soient convenablement et en permanence mises à la terre lors du raccordement de la sauterelle au réseau.

11.7. Les parties qui, en vertu des dispositions de l'art. 11.6. doivent être mises à la terre, ne peuvent pas être en liaison électrique avec le conducteur neutre.

11.8. La section de l'âme des conducteurs doit être telle qu'ils ne puissent atteindre une température trop élevée lors du passage du courant en usage normal.

11.9. Les canalisations faisant partie de l'équipement fixe d'une sauterelle doivent être du type canalisation isolée au chlorure de polyvinyle avec protection métallique ou d'un type au moins équivalent. Elles doivent être convenablement fixées et suffisamment protégées contre toute détérioration mécanique.

Des canalisations souples ne peuvent être utilisées que pour le raccordement au réseau. Elles doivent être du type canalisation souple sous gaine de caoutchouc de forte épaisseur ou d'un type au moins équivalent.

11.10. Les conducteurs de canalisations souples, devant servir de mise à la terre, doivent être caractérisés par la combinaison de couleurs vert/jaune.

Ces conducteurs ne peuvent pas être utilisés à d'autres fins que la mise à la terre.

11.11. Les dispositifs servant à l'introduction des canalisations dans ou au raccordement des canalisations à d'autres parties de l'équipement électrique doivent s'ils risquent d'être exposés à cet endroit aux intempéries ou à une atmosphère poussiéreuse, offrir une protection suffisante contre celles-ci. Ils ne peuvent pas être cause de détérioration.

11.12. Schakelaars die aan een transporteur zijn aangebracht ter bediening van elektromotoren, moeten aan de volgende bepalingen voldoen :

- a) zij moeten bij uitschakeling van het bedieningsmechanisme de motoren geheel van het voedende net scheiden ;
- b) de schakelstanden moeten duidelijk zijn aangegeven. Indien de schakelaars van het type zijn met drukknoppen, moet de drukknop welke voor uitschakeling dient, door een rode kleur zijn gekenmerkt ;
- c) zij moeten zodanig zijn ingericht of van een zodanige bescherming zijn voorzien, dat een onopzettelijke inschakeling van de motor in voldoende mate is voorkomen.

11.13. Een transporteur mag slechts van één aansluiting op het net zijn voorzien.

HOOFDSTUK III — Keuring en goedkeuring

Art. 12. — Algemene bepalingen

12.1. Een transporteur moet worden gekeurd.

12.2. Hij die de keuring van een transporteur aanvraagt, is verplicht een toestel in bedrijfsvaardige toestand, alsmede de door deze keuringsinstantie gevraagde middelen en het gevraagde personeel, ter beschikking van deze instantie te stellen.

12.3. Deze aanvraag moet vergezeld gaan van alle voor de keuring van de transporteur nodige gegevens, in drievoud, met name :

- a. een tekening met de voornaamste afmetingen van de transporteur op een schaal van minstens 1 : 20 en de details inzake de constructie op een schaal van minstens 1 : 10 ;
- b. de stabiliteitsberekeningen ;
- c. de berekening van de kabel ;
- d. de hoofdgegevens m.b.t. de transporteur, zoals de nominale snelheid van de transportband, de in art. 3.2. aangeduide belastingen, het type en het vermogen van de motor, het gewicht van de transporteur, de plaats en het gewicht der eventuele tegengewichten en de aard van het te vervoeren materiaal.

11.12. Les interrupteurs établis sur une sauterelle pour la commande des moteurs électriques doivent satisfaire aux conditions suivantes :

- a) ils doivent lors du déclenchement du dispositif de commande séparer complètement les moteurs du réseau d'alimentation ;
- b) la position des interrupteurs doit être clairement indiquée. Si les interrupteurs sont du type à boutons-poussoirs, le bouton-poussoir servant à couper le circuit de commande doit être caractérisé par la couleur rouge ;
- c) ils doivent être construits ou protégés de telle manière que la mise en marche involontaire du moteur soit prévenue dans une mesure suffisante.

11.13. Une sauterelle ne doit être pourvue que d'une canalisation de raccordement au réseau.

CHAPITRE III — Vérification et homologation

Art. 12. — Dispositions générales

12.1. Une sauterelle doit être vérifiée.

12.2. Celui qui demande la vérification d'une sauterelle est tenu de mettre à la disposition de l'instance chargée de la vérification, l'appareil en état de fonctionnement, ainsi que les moyens et le personnel qui seraient demandés par cette instance.

12.3. Cette demande doit être accompagnée de toute documentation nécessaire, en triple exemplaire, pour la vérification de la sauterelle et notamment :

- a. un plan comportant les dimensions principales de la sauterelle à une échelle d'au moins 1 : 20 et les détails de la construction à une échelle d'au moins 1 : 10 ;
- b. les calculs relatifs à la stabilité ;
- c. le calcul du câble ;
- d. les données principales relatives à la sauterelle, telles que la vitesse nominale de la bande transporteuse, les charges indiquées à l'art. 3.2., le type et la puissance du moteur, le poids de la sauterelle, l'endroit et le poids des contrepoids éventuels et la nature des matières à transporter.

Art. 13. — Keuring van een enkele transporteur

Indien de keuringsinstantie vaststelt, dat een transporteur voldoet aan de voorschriften van Hoofdstuk II van dit Reglement, wordt :

- a. voor de transporteur een certificaat van goedkeuring afgegeven volgens een door het bevoegde gezag vastgesteld model ;
- b. het nummer van het onder a. bedoelde certificaat met cijfers van tenminste 5 mm hoogte en een merk van goedkeuring volgens een door het bevoegde gezag vastgesteld model ingeslagen op de plaat bedoeld in art. 3.4.

Art. 14. — Typekeuring

14.1. Worden van een transporteur meer onderling gelijke exemplaren vervaardigd, dan kan worden volstaan met de keuring van een het type kenmerkend monster.

14.2. Indien de keuringsinstantie vaststelt, dat het het type kenmerkend monster voldoet aan de voorschriften van Hoofdstuk II van dit Reglement wordt :

- a. een certificaat van goedkeuring afgegeven volgens een door het bevoegd gezag vastgesteld model ;
- b. het nummer van het onder a. bedoelde certificaat met cijfers van tenminste 5 mm hoogte en een merk van goedkeuring volgens een door het bevoegde gezag vastgesteld model ingeslagen op de plaat bedoeld in art. 3.4.

14.3. De fabrikant of de importeur slaat bij alle transporteurs, die overeenkomen met het goedgekeurde het type kenmerkend monster, op de in art. 3.4. bedoelde plaat, het nummer in van het in art. 14.2. a. bedoelde certificaat met cijfers van tenminste 5 mm hoogte en een merk van overeenkomst volgens een door het bevoegd gezag vastgesteld model.

14.4 De keuringsinstantie heeft het recht de bij de aanvraag gevogde documenten voor bepaalde of onbepaalde tijd te bewaren of te doen bewaren door degene die de keuring aanvraagt.

Art. 15. — Bijzondere bepaling

Een andere constructie en een andere keuze van materialen als voorzien in dit Reglement zijn toegelaten mits, naar het oordeel van de keuringsinstantie is gebleken dat de transporteur tenminste gelijkwaardige veiligheidswaarborgen biedt.

1090

Art. 13. — Vérification d'une seule sauterelle

Si l'instance chargée de la vérification constate qu'une sauterelle satisfait aux prescriptions du Chapitre II du présent Règlement :

- a. il est délivré pour la sauterelle un certificat d'homologation suivant le modèle fixé par l'autorité compétente ;
- b. le numéro du certificat visé sous a. est frappé sur la plaque prévue à l'art. 3.4. à l'aide de chiffres d'au moins 5 mm de hauteur. Il en va de même d'une marque d'homologation dont le modèle est fixé par l'autorité compétente.

Art. 14. — Vérification type

14.1. Si l'on construit plusieurs exemplaires identiques d'une sauterelle, on peut se limiter à la vérification d'un exemplaire type.

14.2. Si l'instance chargée de la vérification constate que l'exemplaire type satisfait aux prescriptions du Chapitre II du présent Règlement :

- a. il est délivré un certificat d'homologation suivant le modèle fixé par l'autorité compétente ;
- b. le numéro du certificat visé sous a. est frappé sur la plaque prévue à l'art. 3.4. à l'aide de chiffres d'au moins 5 mm d'hauteur. Il en va de même d'une marque d'homologation dont le modèle est fixé par l'autorité compétente.

14.3. Le fabricant ou l'importateur frappe sur la plaque prévue à l'art. 3.4. de toutes les sauterelles identiques à l'exemplaire type homologué, à l'aide de chiffres d'au moins 5 mm de hauteur, le numéro du certificat visé à l'art. 14.2. a. et une marque de conformité dont le modèle est fixé par l'autorité compétente.

14.4. L'instance chargée de la vérification a le droit de conserver ou de faire conserver par celui qui demande la vérification, les documents joints à la demande de vérification pour un temps déterminé ou illimité.

Art. 15. — Disposition particulière

Une autre construction et un autre choix de matériaux que ceux prévus au présent Règlement sont autorisés à condition que, de l'avis de l'instance chargée de la vérification, il apparaisse que la sauterelle offre des garanties de sécurité au moins équivalentes.

Art. 16. — Wederzijdse erkenning van certificaten van goedkeuring

Een certificaat van goedkeuring, afgegeven door een instelling of openbare dienst van een ander Beneluxland, geldt als certificaat van goedkeuring, indien het bevoegde gezag van dit land deze instelling of openbare dienst bevoegd heeft verklaard om een zodanig certificaat af te geven.

1091

Art. 16. — Reconnaissance réciproque de certificats d'homologation

Vaut comme certificat d'homologation, le certificat d'homologation, délivré par un service public ou une institution d'un autre pays du Benelux, si l'autorité compétente de ce pays a habilité ce service public ou cette institution à délivrer un pareil certificat.

1092

AANBEVELING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 21 MAART 1969
INZAKE DE HARMONISATIE
DER WETGEVINGEN BETREFFENDE
DE LENGTEMATEN

M (69) 12

RECOMMANDATION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 21 MARS 1969
RELATIVE A L'HARMONISATION
DES LEGISLATIONS CONCERNANT
LES MESURES DE LONGUEUR

M (69) 12

1093

AANBEVELING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
inzake de harmonisatie der wetgevingen betreffende
de lengtematen

M (69) 12

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 3, 6, 7 en 8 van het Unieverdrag,

Gelet op artikel 9 van de Overgangsovereenkomst,

Overwegende, dat de wetgevingen inzake lengtematen dienen te worden geharmoniseerd,

Beveelt aan :

Enig artikel

De Regeringen van de drie Beneluxlanden worden uitgenodigd hun wetgeving inzake de lengtematen aan te passen aan bijgaand Reglement met het oogmerk de inwerkingtreding daarvan uiterlijk op 1 januari 1970 te doen plaatsvinden.

Gedaan te Brussel, op 21 maart 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS

1093

RECOMMANDATION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
relative à l'harmonisation des législations concernant
les mesures de longueur

M (69) 12

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 3, 6, 7 et 8 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 de la Convention transitoire,

Considérant qu'il y a lieu d'harmoniser les législations concernant les mesures de longueur,

Recommande,

Article unique

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités à adapter leur législation concernant les mesures de longueur au Règlement ci-annexé en vue de sa mise en vigueur, au plus tard, le 1^{er} janvier 1970.

Fait à Bruxelles, le 21 mars 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

TECHNISCH REGLEMENT
voor lengtematen
M (69) 12, Bijlage

I. Algemene bepalingen

1.1. Toepassingsgebied

De onderhavige voorschriften zijn van toepassing op :

- 1.1.1. streepmaten ;
- 1.1.2. eindmaten ;
- 1.1.3. streep-eindmaten.

1.2. Grondstof

De lengtematen en hun hulpinrichtingen dienen te zijn samengesteld uit voor het doel geschikte materialen, die voldoende lengtebestendig zijn en genoegzaam weerstand bieden tegen klimatologische invloeden.

1.3. Constructie

- 1.3.1. De lengtematen en hun hulpinrichtingen dienen stevig te zijn geconstrueerd en zorgvuldig te zijn afgewerkt.
- 1.3.2. De dwarsdoorsnede der maten heeft zodanige afmetingen en een zodanige vorm, dat bij normaal gebruik geen onzekerheden van enige betekenis in de meetresultaten kunnen optreden.
- 1.3.3. Strepen en eindvlakken dienen loodrecht te staan op de lengte-as van de maat.
- 1.3.4. Eindvlakken van houten eindmaten of streep-eindmaten dienen te worden gevormd door een schoen, die bestand is tegen slijtage en die op deugdelijke wijze aan de maat is bevestigd.
- 1.3.5. Hulpinrichtingen, zoals één of meer vaste of verschuifbare doken, plaatjes, spitsen, lippen, oprolinrichtingen, noniussen, e.d., die het gebruik van de maat vergemakkelijken en het gebruiksdoel ervan verruimen, zijn toelaatbaar voor zover zij geen aanleiding tot misleiding kunnen geven. Zij dienen op zodanige wijze te zijn uitgevoerd en aangebracht, dat bij normaal gebruik geen onzekerheden van enige betekenis in de meetresultaten kunnen optreden.

1094

REGLEMENT TECHNIQUE
concernant les mesures de longueur

M (69) 12, Annexe

1. Dispositions générales

1.1. Domaine d'application

Les présentes prescriptions s'appliquent aux :

- 1.1.1. mesures à traits ;
- 1.1.2. mesures à bouts ;
- 1.1.3. mesures mixtes à bouts et à traits.

1.2. Matière première

Les mesures de longueur et leurs dispositifs complémentaires doivent être construits avec des matériaux appropriés à leur destination d'emploi suffisamment stables et résistant aux influences climatiques.

1.3. Construction

- 1.3.1. Les mesures de longueur et leurs dispositifs complémentaires doivent être solidement construits et soigneusement finis.
- 1.3.2. La section transversale des mesures a des dimensions et une forme telles que, dans les conditions normales d'utilisation, elle ne puisse provoquer aucune incertitude significative dans les résultats du mesurage.
- 1.3.3. Les traits et les faces terminales doivent être perpendiculaires à l'axe longitudinal de la mesure.
- 1.3.4. Les faces terminales des mesures à bouts ou des mesures mixtes à bouts et à traits en bois doivent être formées d'un étrier résistant à l'usure et convenablement fixé à la mesure.
- 1.3.5. Des dispositifs complémentaires tels qu'un ou plusieurs crochets fixes ou mobiles, des lamelles, des pointes, des languettes, des dispositifs d'enroulement, des verniers etc... qui facilitent l'utilisation de la mesure et en étendent l'emploi sont tolérés dans la mesure où ils ne peuvent pas prêter à confusion. Ils doivent être conçus et fixés à la mesure de telle manière que dans les conditions normales d'utilisation, ils ne puissent provoquer aucune incertitude significative dans les résultats de mesurage.

1.4. Verdeling en becijfering

- 1.4.1. De verdeling en de becijfering dienen regelmatig, duidelijk, ondubbelzinnig en onuitwisbaar te zijn aangebracht.
- 1.4.2. De maten mogen geheel of gedeeltelijk zijn verdeeld of onderverdeeld. Een schaaldeel heeft de waarde 1.10ⁿ, 2.10ⁿ of 5.10ⁿ meter, waarin n een geheel positief of negatief getal of nul is, met dien verstande evenwel, dat een schaaldeel van de waarde 2.10ⁿ meter slechts is toegelaten, indien alle deelstrepen zijn becijferd.
- 1.4.3. De deelstrepen dienen onderling nagenoeg even breed te zijn. Voor de kleinere schaaldelen mag de breedte van de strepen niet groter zijn dan voor de grotere schaaldelen. De breedte van de strepen dient zodanig te zijn, dat geen onzekerheden van enige betekenis in de meetresultaten kunnen optreden. De deelstrepen geven door een regelmatige afwisseling in lengte of kleur een duidelijk beeld van de onderverdeling.
- 1.4.4. Bij het begin en aan het einde van een lengtemaat mag het schaaldeel een decimaal deel zijn van het voor de totale lengte gebezigde schaaldeel.
- 1.4.5. In plaats van door middel van deelstrepen mag de verdeling zijn aangegeven door gaatjes, scheidingslijnen van gekleurde indelingen of andere merktekenen, mits een ondubbelzinnige aflezing van de gemeten lengte gewaarborgd blijft.
- 1.4.6. De verdeling moet becijferd zijn, zodanig, dat een ondubbelzinnige aflezing van de gemeten lengte gewaarborgd is. De becijfering mag continu, herhaald of partieel zijn. De cijfers zijn, voor wat hun plaats, grootte, kleur en vorm betreft, aangepast aan de verdeling waarbij zij behoren. Aan de cijfers mag het symbool van de betrokken meeteenheid worden toegevoegd. Bij een maat, waarop meer dan één verdeling voorkomt, mogen de becijferingen in dezelfde of in tegengestelde richting verlopen.

1.5. Opschriften

Op elke maat is vermeld :

- 1.5.1. de grootste meetlengte ;
- 1.5.2. de identificatie van de fabrikant ;
- 1.5.3. de trekkracht, indien deze bepalend is voor de meetlengte ;
- 1.5.4. elke andere aanduiding, nodig geoordeeld of toegelaten door de nationale administratie.

1.4. Graduation et chiffrage

- 1.4.1. La graduation et le chiffrage doivent être claire, régulière, non ambigus et indélébiles.
- 1.4.2. Les mesures peuvent être soit totalement soit partiellement divisées ou subdivisées. Une division vaut 1.10^n , 2.10^n ou 5.10^n mètre, l'exposant étant un nombre entier positif, négatif ou nul. Toutefois, une division valant 2.10^n n'est autorisée que si tous les traits de division sont marqués d'un chiffre.
- 1.4.3. Les traits de division sont d'une largeur quasi égale. Les traits des divisions plus petites ne peuvent être plus larges que ceux des divisions plus grandes. La largeur des traits doit être telle qu'elle ne puisse provoquer aucune incertitude significative dans les résultats du mesurage. La longueur et la coloration des traits donnent par leur alternance régulière une vue nette et claire de la subdivision.
- 1.4.4. Aux extrémités d'une mesure de longueur, les divisions peuvent être un sous-multiple décimal de la division adoptée pour l'ensemble de la longueur.
- 1.4.5. Au lieu d'être indiquée par des traits la graduation peut être indiquée par de petits trous, des lignes de séparation de plages colorées ou par d'autres repères pourvu qu'ils assurent une lecture non ambiguë de la longueur mesurée.
- 1.4.6. La graduation doit être chiffrée de telle manière qu'elle assure une lecture non ambiguë ou partiel. L'emplacement, la grandeur, la coloration et la forme des chiffres sont adaptés à la graduation à laquelle ils se rapportent. Les chiffres peuvent être suivis du symbole de l'unité de mesure correspondante.
Lorsqu'une mesure porte plus d'une graduation, les chiffrages peuvent être de même sens ou de sens contraire.

1.5. Indications

Sur toute mesure doit être mentionnée :

- 1.5.1. la mesure nominale ;
- 1.5.2. l'identification du fabricant ;
- 1.5.3. la force de traction lorsqu'elle est déterminante pour les longueurs à mesurer ;
- 1.5.4. toute autre indication jugée nécessaire ou autorisée par l'administration nationale.

1.6. Maximaal toelaatbare fouten

1.6.1. De fout van de grootste meetlengte en die van de afstand van het begin van een verdeling tot enige deelstreep van die verdeling mogen, in afhankelijkheid van de te meten lengte, zijn :

$$(a + b.L)\text{mm},$$

waarin a en b een nader in paragraaf 2 « Bijzondere bepalingen » vast te stellen waarde hebben en L het gehele getal voorstelt, dat de naar boven afgeronde nominale waarde der te meten lengte in meters aangeeft.

1.6.2. Het verschil tussen twee achtereenvolgende schaaldelen mag bij verdelingen, waarvan de waarde van een schaaldeel kleiner is dan een decimeter, ten hoogste 0,2 mm en bij verdelingen, waarvan de waarde van een schaaldeel een decimeter of groter is, ten hoogste 0,5 mm bedragen.

1.6.3. Bij een maat, die aan het begin of aan het eind van de verdeling tot ten hoogste in centimeters is verdeeld, mag de fout van de eerste of de laatste centimeter niet groter zijn dan plus of min 0,3 mm.

1.7. Ijkmerken

Elke maat dient zodanig te zijn ingericht, dat de ijkmerken, hetzij op de maat zelf, hetzij op een daarin aangebrachte prop van geeignende afmetingen of andere voorziening van geschikt materiaal, kunnen worden aangebracht.

2. Bijzondere bepalingen

2.1. De meetstaven en de meetlatten van 5 tot 0,5 meter

2.1.1. De maten mogen zijn voorzien van een handvat. Indien het handvat in het verlengde van de maat is aangebracht, moet het nulpunt van de verdeling aan de zijde van het handvat zijn gelegen.

2.1.2. De maten mogen zijn voorzien van gaten of andere middelen tot ophanging of vastzetting, mits daardoor de duidelijkheid van de aflezing niet wordt geschaad.

2.1.3. De maximaal toelaatbare fouten zijn :

$$\text{plus of min } (0,3 + 0,2 L)\text{mm}$$

bij nieuwe maten en het dubbele bij in gebruik zijnde lengtematen.

1.6. Erreurs maximales tolérées

1.6.1. L'erreur maximale tolérée sur la longueur totale et sur la distance comprise entre l'origine et tout trait d'une graduation, exprimée en fonction de la longueur à mesurer, est :

$$(a + b.L) \text{ mm,}$$

dans laquelle les valeurs de a et de b sont fixées au paragraphe 2 « Dispositions particulières », tandis que L représente le nombre entier indiquant en mètres la valeur nominale de la longueur à mesurer arrondie par excès.

1.6.2. La différence entre deux intervalles consécutifs d'une graduation dont la division est inférieure à 1 décimètre ne peut excéder 0,2 mm.

Dans une graduation dont la division est égale ou supérieure à 1 décimètre, cette différence ne peut excéder 0,5 mm.

1.6.3. Lorsque les extrémités d'une mesure sont tout au plus graduées en centimètres, l'erreur tolérée pour le premier ou le dernier centimètre ne peut excéder 0,3 mm en plus ou en moins.

1.7. Marques de vérification

Toute mesure doit être conçue de manière telle que les marques de vérification puissent être frappées soit sur la mesure même, soit sur un rivet de dimension appropriée, fixé à la mesure, soit sur un autre dispositif en matériau adéquat.

2. Dispositions particulières

2.1. Les mesures rigides de 5 à 0,5 mètres

2.1.1. Les mesures peuvent être munies d'une poignée. Si la poignée est fixée dans le prolongement de la mesure le zéro de la graduation doit être situé du côté de la poignée.

2.1.2. Les mesures peuvent être pourvues de trous ou d'autres dispositifs de suspension ou de fixation pour autant qu'ils ne nuisent pas à la clarté de la lecture.

2.1.3. Les erreurs maximales tolérées sont :

$$(0,3 + 0,2 L) \text{ mm en plus ou en moins}$$

pour les mesures neuves. Elles sont doublées pour les mesures de longueur en service.

2.2. De vouwbare maten van 3 tot 1 meter

- 2.2.1. De maten bestaan uit een aantal geledingen van nagenoeg gelijke lengte.
- 2.2.2. De samenhang der geledingen, alsmede hun juiste onderlinge stand in ontvouwen toestand, dient door een doelmatige inrichting gewaarborgd te zijn.
- 2.2.3. De constructie van deze inrichting dient zodanig te zijn, dat ter plaatse ervan geen grotere extra fout dan 0,3 mm bij de metalen en 0,6 mm bij de andere maten ontstaat.
- 2.2.4. De maximaal toelaatbare fouten zijn :
- a. voor de metalen maten plus of min $(0,3 + 0,2 L)$ mm bij nieuwe maten en het dubbele bij in gebruik zijnde lengtematen ;
 - b. voor de andere maten plus of min $(0,6 + 0,4 L)$ mm bij nieuwe maten en het dubbele bij in gebruik zijnde lengtematen.

2.3. De rolmaten van 3 tot 1 meter

- 2.3.1. De rolmaten mogen zijn gevat in een houder.
- 2.3.2. Bij de rolmaten, gevat in een houder waarvan één der afmetingen deel uitmaakt van het metende gedeelte, mag de maat niet op eenvoudige wijze uit de houder te verwijderen zijn. Een aan het begin van de maat aanwezige dook of lip mag, in opgerolde toestand van de maat, niet in de houder kunnen verdwijnen.
- 2.3.3. De maximaal toelaatbare fouten zijn :
plus of min $(0,3 + 0,2 L)$ mm
bij nieuwe maten en het dubbele bij in gebruik zijnde lengtematen.

2.4. De meetbanden van 100 tot 5 meter, niet bestemd voor het meten van de hoogte van de vloeistofspiegel in reservoirs

- 2.4.1. De maten mogen aan één of aan beide einden zijn voorzien van een schoen met lus of ring of aan beide einden zijn voorzien van een schoen, die door een draaistuk verbonden is aan een handvat.
De lussen of ringen mogen buiten, geheel binnen of gedeeltelijk binnen de grootste meetlengte liggen, een en ander mits een ondubbelzinnige aflezing van de gemeten lengte gewaarborgd blijft.
- 2.4.2. De maten mogen zijn voorzien van een inrichting om de band op te rollen.

1097

2.2. Les mesures pliantes de 3 à 1 mètres

- 2.2.1. Les mesures se composent d'un certain nombre de lamelles articulées de longueur quasi égale.
- 2.2.2. L'articulation de ces lamelles ainsi que leur alignement en position déployée doit être assurée par un dispositif efficace.
- 2.2.3. Ce dispositif doit être construit de manière à ne pas occasionner, à l'endroit où il est fixé, une erreur supplémentaire excédant 0,3 mm pour les mesures métalliques et 0,6 mm pour les autres mesures.
- 2.2.4. L'erreur maximale tolérée est :
- a. pour les mesures métalliques (0,3 + 0,2 L) mm en plus ou en moins pour les mesures neuves et le double pour celles en service ;
 - b. pour les autres mesures (0,6 + 0,4 L) mm en plus ou en moins pour les mesures neuves et le double pour celles en service.

2.3. Les mesures souples de 3 à 1 mètres

- 2.3.1. Les mesures roulantes peuvent être contenues dans un boîtier.
- 2.3.2. Lorsque la mesure roulante est contenue dans un boîtier dont l'une des dimensions est comprise dans la partie affectée au mesurage elle ne peut pas être facilement extraite du boîtier. Le début de la mesure porte un crochet ou une languette qui ne peut disparaître dans le boîtier lorsque la mesure est enroulée.
- 2.3.3. L'erreur maximale tolérée est :
(0,3 + 0,2 L) mm en plus ou en moins
pour les mesures neuves et le double pour celles en service.

2.4. Les rubans de mesure de 100 à 5 mètres qui ne sont pas destinés à mesurer le niveau d'un liquide en réservoir

- 2.4.1. Les deux extrémités des mesures où l'une d'entre elles peuvent être munies d'un étrier fixé à une attache ou à un anneau.
Les mesures peuvent également être munies aux deux extrémités d'un étrier fixé à une poignée par un pivot.
Les attaches ou les anneaux peuvent être inclus totalement ou partiellement dans la longueur totale ou en être exclus pourvu qu'une lecture non ambiguë de la longueur mesurée soit assurée.
- 2.4.2. Les mesures peuvent être munies d'un dispositif d'enroulement du ruban.

2.4.3. Indien de maat, over de gehele lengte ondersteund, op een horizontaal vlak wordt gespannen door de op de maat vermelde trekkracht, zijn de maximaal toelaatbare fouten :

plus of min $(0,2 + 0,2 L)$ mm

bij nieuwe maten en het dubbele bij in gebruik zijnde meetbanden, met dien verstande evenwel, dat de fout niet kleiner hoeft te zijn dan plus of min 0,6 mm bij nieuwe maten, onderscheidenlijk plus of min 1,2 mm bij in gebruik zijnde meetbanden.

2.5. De meetbanden van 50 tot 1 meter, bestemd voor het meten van de hoogte van de vloeistofspiegel in reservoirs

2.5.1. De maten zijn, voor wat het begin van de verdeling betreft, als eindmaten uitgevoerd.

Het begin der verdeling wordt gevormd door het grondvlak van een als schietlood dienend metalen verzwaringslichaam van doelmatige vorm. Het verzwaringslichaam en de band zijn op doelmatige wijze ten opzichte van elkaar beweeglijk verbonden.

2.5.2. De band is over de gehele lengte door middel van deelstrepen in millimeters verdeeld.

De millimeterverdeling mag doorlopen op een daarvoor bestemd plat vlak van het verzwaringslichaam.

2.5.3. De maat mag aan het einde voorzien zijn van een inrichting om de band op te rollen.

2.5.4. Indien de maat, over de gehele lengte ondersteund, op een horizontaal vlak wordt gespannen door een kracht, die gelijk is aan het gewicht van het verzwaringslichaam, zijn de maximaal toelaatbare fouten :

plus of min $(0,1 + 0,1 L)$ mm

bij nieuwe maten en het dubbele bij in gebruik zijnde meetbanden, met dien verstande evenwel, dat de fout niet kleiner hoeft te zijn dan plus of min 0,6 mm bij nieuwe maten, onderscheidenlijk plus of min 1,2 mm bij in gebruik zijnde meetbanden.

3. Andere lengtematen dan de onder 2 genoemde

Andere lengtematen dan die, genoemd onder 2, kunnen worden goedgekeurd, mits wordt voldaan aan hetgeen onder « 1. Algemene bepalingen » is vastgesteld en mits de afwijking van enige aangegeven meetlengte niet groter is dan voor overeenkomstige maten onder « 2. Bijzondere bepalingen » is toegelaten.

- 2.4.3. Si la mesure, soutenue sur toute sa longueur, est tendue sur un plan horizontal par la force de traction mentionnée sur la mesure, l'erreur maximale tolérée est :

(0,2 + 0,2 L) mm en plus ou en moins

pour les mesures neuves et le double pour celles en service, étant entendu que l'erreur ne doit pas obligatoirement être inférieure à 0,6 mm en plus ou en moins pour les mesures neuves et à 1,2 mm en plus ou en moins pour celles en service.

2.5. Les rubans de mesure de 50 à 1 mètres destinés à mesurer le niveau d'un liquide en réservoir

- 2.5.1. En ce qui concerne l'origine de la graduation, les mesures sont réalisées comme les mesures à bouts.

Le début de la graduation est formé par la base d'un lest métallique de forme adéquate servant de fil à plomb. Le lest et le ruban sont fixés l'un à l'autre de façon adéquate et mobile.

- 2.5.2. Le ruban est gradué en millimètres sur toute sa longueur par des traits de division.

Le lest peut avoir une face plane destinée à prolonger la graduation millimétrique.

- 2.5.3. L'extrémité de la mesure peut être munie d'un dispositif d'enroulement.

- 2.5.4. Si la mesure, soutenue sur toute sa longueur, est tendue sur un plan horizontal par une force égale au poids du lest, l'erreur maximale tolérée est :

(0,1 + 0,1 L) mm en plus ou en moins

Pour les mesures neuves et le double pour celles en service, étant entendu que l'erreur ne doit pas obligatoirement être inférieure à 0,6 mm en plus ou en moins pour les mesures neuves et à 1,2 mm en plus ou en moins pour celles en service.

3. Mesures de longueur différentes de celles mentionnées sous 2

Les mesures de longueur différentes de celles qui sont mentionnées sous 2 peuvent être approuvées, pour autant qu'elles satisfassent aux conditions fixées sous « 1. Dispositions générales » et que l'écart d'une longueur quelconque de la mesure affectée au mesurage n'ex-cède pas les tolérances admises pour les mesures correspondantes sous « 2. Dispositions particulières ».

1099

AANBEVELING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 21 MAART 1969
INZAKE DE HARMONISATIE
DER WETGEVINGEN BETREFFENDE
DE INHOUDSMATEN

M (69) 13

RECOMMANDATION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 21 MARS 1969
RELATIVE A L'HARMONISATION
DES LEGISLATIONS CONCERNANT
LES MESURES DE CAPACITE

M (69) 13

1100

AANBEVELING
van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
inzake de harmonisatie der wetgevingen betreffende
de inhoudsmaten

M (69) 13

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,

Gelet op de artikelen 3, 6, 7 en 8 van het Unieverdrag,

Gelet op artikel 9 van de Overgangsovereenkomst,

Overwegende, dat de wetgevingen inzake inhoudsmaten dienen te worden geharmoniseerd,

Beveelt aan :

Enig artikel

De Regeringen van de drie Beneluxlanden worden uitgenodigd hun wetgeving inzake de inhoudsmaten aan te passen aan bijgaand Reglement met het oogmerk de inwerkingtreding daarvan uiterlijk op 1 januari 1970 te doen plaatsvinden.

Gedaan te Brussel, op 21 maart 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS

1100

RECOMMANDATION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
relative à l'harmonisation des législations concernant
les mesures de capacité

M (69) 13

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 3, 6, 7 et 8 du Traité d'Union,

Vu l'article 9 de la Convention transitoire,

Considérant qu'il y a lieu d'harmoniser les législations concernant les mesures de capacité,

Recommande,

Article unique

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités à adapter leur législation concernant les mesures de capacité au Règlement ci-annexé en vue de sa mise en vigueur, au plus tard, le 1^{er} janvier 1970.

Fait à Bruxelles, le 21 mars 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

Technisch reglement over inhoudsmaten

M (69) 13, Bijlage

1. Toepassingsgebied

Dit reglement is van toepassing op inhoudsmaten waarbij één of meer bepaalde volumes worden begrensd, hetzij door de bovenrand zelf, hetzij door maatstrepen of andere voorzieningen.

Het is niet van toepassing op glazen maten.

2. Constructie

2.1. De vorm en de uitvoering van de maten, alsmede de grondstoffen waaruit zij zijn vervaardigd, moeten van die aard zijn, dat de maten geschikt zijn voor het doel, waarvoor zij bestemd zijn en dat de bestendigheid van hun volume is gewaarborgd.

2.2. De maten hebben de vorm van :

- a) een rechte (cirkel) cilinder of
- b) een ander regelmatig meetkundig lichaam met een meethals die voldoet aan de eis onder 2.11.

2.3. Ter bevordering van de stevigheid van de maten moeten, indien nodig, uitwendige versterkingsranden, banden, kruisstroken of ribben aangebracht worden.

2.4. Aan maten, dienende voor het meten van eet- en drinkwaren, moeten alle delen, die met de te meten waren in aanraking komen, zo vervaardigd en bewerkt zijn, dat bij normaal gebruik geen voor de gezondheid schadelijke gevolgen te verwachten zijn.

2.5. De maten mogen voorzien zijn van een schenktuit, een stortrand, handvatten, oren of hengsels die stevig aan het lichaam van de maat zijn bevestigd.

2.6. De maten mogen voorzien zijn van een vaste overloop waarvan de bovenrand de metende ruimte begrenst.

2.7. Bij de maten waarvan de bovenrand het volume begrenst, dient deze rand vlak te zijn.

2.8. Bij de maten, waarvan de inhoud door maatstrepen of andere voorzieningen is aangegeven, moeten deze strepen of voorzieningen zodanig zijn aangebracht, dat het bepalen van de vloeistofspiegel nauwkeurig kan gebeuren.

1101

Règlement technique concernant les mesures de capacité

M (69) 13, Annexe

1. Domaine d'application

Le présent règlement s'applique aux mesures de capacité dont soit le bord supérieur, soit les traits de jauge ou un autre dispositif délimitent un ou plusieurs volumes déterminés.

Il n'est pas applicable aux mesures en verre.

2. Construction

2.1. La forme et l'exécution des mesures ainsi que les matières premières entrant dans leur fabrication doivent être de telle nature que les mesures soient appropriées à leur destination d'emploi et que la constance de leur volume soit garantie.

2.2. Les mesures ont la forme :

- a) d'un cylindre (circulaire) droit ou
- b) d'un corps symétrique régulier surmonté d'un col de mesure satisfaisant à la prescription du point 2.11.

2.3. Les mesures doivent au besoin être consolidées par des bords de renfort, des cercles, des croisillons ou des plats fixés à l'extérieur.

2.4. Toutes les parties des mesures entrant en contact avec les denrées alimentaires et les boissons qu'elles servent à mesurer, doivent être fabriquées et façonnées de telle façon que, dans les conditions normales d'utilisation, il n'en résulte aucun effet nuisible à la santé.

2.5. Les mesures peuvent être munies d'un bec ou d'un bord verseur, de poignées, d'oreilles ou d'anses solidement fixés au corps de la mesure.

2.6. Les mesures peuvent être pourvues d'un trop-plein fixe dont le bord supérieur délimite le volume mesurable.

2.7. Lorsque le volume des mesures est délimité par le bord supérieur, ce bord doit être plat.

2.8. Lorsque la capacité des mesures est indiquée par des traits de jauge ou par tout autre dispositif, la position de ces traits ou de ces dispositifs doit être telle que le niveau du liquide puisse s'établir avec précision.

2.9. Verdelingen en becijferingen dienen regelmatig, duidelijk, on-dubbelzinnig en onuitwisbaar te zijn aangebracht.

2.10. De rechte (cirkel) cilindrische maten worden onderscheiden in hoge maten waarbij de hoogte H ongeveer gelijk is aan tweemaal de middellijn D, en lage maten waarbij de hoogte H ongeveer gelijk is aan de middellijn D. De inwendige middellijn moet begrepen zijn tussen de grenswaarden in onderstaande tabel aangegeven.

Nominale waarde van de maat in dm ³	Grenswaarden van de middellijn in mm			
	H = 2D		H = D	
	min.	max.	min.	max.
0,01	17	20	22	25
0,02	22	25	28	31
0,05	30	33	38	42
0,1	38	42	48	53
0,2	48	53	60	67
0,5	65	72	82	90
1	82	90	103	114
2	103	114	130	142
5	135	150	176	195
10	176	195	222	245
20	222	245	280	310
50	300	335	380	420

Het verschil tussen twee willekeurige middellijnen van eenzelfde maat mag evenwel niet meer bedragen dan 1,5 % van de gemiddelde middellijn van de maat.

2.11. Bij de niet-cilindrische maten moet de doorsnede van de meethals zodanig zijn dat een volume gelijk aan de absolute waarde van de volgens 4 maximaal toelaatbare fout in die hals overeenkomt met een hoogte van tenminste 1 mm.

3. Opschriften

Op elke maat is vermeld :

- 3.1. de grootste te meten inhoud ;
- 3.2. de identificatie van de fabrikant ;
- 3.3. elke andere aanduiding, nodig geoordeeld of toegelaten door de nationale administratie.

2.9. Les graduations et les chiffreages éventuels doivent être réguliers, clairs, non ambigus et indélébiles.

2.10. Les mesures cylindriques droites sont réparties en mesures hautes dont la hauteur H est à peu près égale à deux fois le diamètre D et en mesures basses dont la hauteur H est à peu près égale au diamètre D. Le diamètre intérieur doit être compris entre les valeurs limites indiquées dans le tableau ci-dessous.

Valeur nominale de la mesure en dm ³	Valeur limite du diamètre en mm			
	H = 2D		H = D	
	min.	max.	min.	max.
0,01	17	20	22	25
0,02	22	25	28	31
0,05	30	33	38	42
0,1	38	42	48	53
0,2	48	53	60	67
0,5	65	72	82	90
1	82	90	103	114
2	103	114	130	142
5	135	150	176	195
10	176	195	222	245
20	222	245	280	310
50	300	335	380	420

L'écart entre deux diamètres quelconques d'une même mesure ne peut cependant être supérieur à 1,5 % du diamètre moyen de la mesure.

2.11. Lorsque les mesures ne sont pas cylindriques, la section du col de mesure doit être telle qu'un volume égal à la valeur absolue de l'erreur maximale tolérée en vertu du point 4 corresponde à une hauteur d'au moins 1 mm dans ce col.

3. Indications

Sur chaque mesure est mentionnée :

- 3.1. la capacité nominale ;
- 3.2. l'identification du fabricant ;
- 3.3. toute autre indication jugée nécessaire ou autorisée par l'administration nationale.

4. Maximaal toelaatbare fouten

De maximaal toelaatbare fouten uitgedrukt in cm^3 zijn bij nieuwe maten aangegeven in onderstaande tabel. De maximaal toelaatbare fouten van in gebruik zijnde maten bedragen het dubbele van de in dezelfde tabel vermelde waarden.

Nominale inhoud in dm^3	Vorm $H = D$ in plus of minus	Vorm $H = 2D$ in plus of minus
0,005	0,15	0,1
0,01	0,2	0,15
0,02	0,3	0,2
0,05	0,6	0,4
0,10	1,0	0,6
0,20	1,5	1,0
0,50	3,0	2,0
1	5,0	3,0
2	8,0	5,0
5	15,0	8,0
10	25,0	15,0
20	35,0	22,0
50	65,0	40,0

5. Ijkmerken

Op de romp van elke maat dient een geschikte plaats vrij te zijn voor het aanbrengen der ijkmerken.

De ijkmerken kunnen worden aangebracht op de romp zelf, op tindruppels die daartoe op de romp zijn aangebracht of op een versterkingsband, die vast met de romp is verbonden.

6. Andere maten dan de onder 2 beschreven

Andere maten dan die, onder 2 beschreven, kunnen worden goedgekeurd, mits zij een doelmatige vorm hebben en zijn vervaardigd uit voor het doel geschikte materialen van goede hoedanigheid en mits de afwijking van enige aangegeven inhoud niet groter is dan voor overeenkomstige maten, beschreven onder 2, is toegelaten.

1103

4. Erreurs maximales tolérées

Les erreurs maximales tolérées, exprimées en cm³, sont fixées dans le tableau ci-après pour les mesures neuves. Les erreurs maximales tolérées pour les mesures en usage sont le double des valeurs mentionnées dans le même tableau.

Capacité nominale en dm ³	Forme H = D en plus ou en moins	Forme H = 2D en plus ou en moins
0,005	0,15	0,1
0,01	0,2	0,15
0,02	0,3	0,2
0,05	0,6	0,4
0,10	1,0	0,6
0,20	1,5	1,0
0,50	3,0	2,0
1	5,0	3,0
2	8,0	5,0
5	15,0	8,0
10	25,0	15,0
20	35,0	22,0
50	65,0	40,0

5. Marques de vérification

Sur le corps de chaque mesure un emplacement approprié doit être réservé à l'apposition des marques de vérification.

Les marques de vérification peuvent être frappées sur le corps même, sur des gouttes d'étain, apposées à cet effet sur le corps ou sur un cercle de renfort solidement fixé au corps.

6. Mesures autres que celles décrites sous 2

Les mesures autres que celles décrites sous 2 peuvent être approuvées, pourvu qu'elles aient une forme adéquate, qu'elles soient fabriquées en matériaux de bonne qualité, appropriées à leur destination d'emploi et pourvu que l'écart de toute capacité indiquée ne dépasse pas l'erreur maximale tolérée pour les mesures correspondantes décrites sous 2.

1104

VIJFDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 8 APRIL 1969
TOT AANVULLING VAN BESCHIKKING
M (64) 9 VAN 25 MEI 1964
INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE EISEN
VOOR MOTORRIJTUIGEN
AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS
M (69) 15

CINQUIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 8 AVRIL 1969
COMPLETANT LA DECISION
M (64) 9 DU 25 MAI 1964
CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS
TECHNIQUES RELATIVES
AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES
M (69) 15

1105

VIJFDE BESCHIKKING

van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot aanvulling van Beschikking M (64) 9 van 25 mei 1964
inzake bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen,
aanhangwagens en opleggers

M (69) 15

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van
25 mei 1964, M (64) 9, zoals gewijzigd en aangevuld door de
Beschikkingen van 31 maart 1965, M (64) 17, van 17 oktober
1966, M (66) 27, van 19 mei 1967, M (67) 16, van 22 september
1967, M (67) 23 en van 9 november 1968, M (68) 43 ;

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele over-
eenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken
is de technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en
opleggers welke in de landen van de Benelux zijn toegelaten
met elkaar in overeenstemming te brengen ;

Overwegende dat het noodzakelijk is gebleken voornoemde
Beschikkingen aan te vullen door harmonisatie tot stand te
brengen tussen de thans nog afwijkende voorschriften betref-
fende motorvoertuigen ingericht voor het vervoer van ten
hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen, en
voertuigen voor dubbel gebruik ;

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Categorieën van voertuigen waarop de onderhavige beschikking betrekking heeft

1. De onderhavige beschikking betreft de navolgende categorieën van voertuigen :
 - a) motorvoertuigen waarvan de binnenruimte uitsluitend

1105

CINQUIEME DECISION

**du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
complétant la Décision M (64) 9 du 25 mai 1964
concernant certaines conditions techniques relatives aux
véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques**

M (69) 15

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 85, 86 et 87 du Traité d'Union ;

Vu la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, modifiée et complétée par les Décisions du 31 mars 1965, M (64) 17, du 17 octobre 1966, M (66) 27, du 19 mai 1967, M (67) 16, du 22 septembre 1967, M (67) 23 et du 9 novembre 1968, M (68) 43 ;

Considérant qu'il est apparu souhaitable, en attendant la conclusion éventuelle d'une convention dans un cadre international plus général, d'harmoniser les conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques admis dans les pays du Benelux ;

Considérant qu'il est apparu nécessaire de compléter les décisions précitées en harmonisant les prescriptions qui diffèrent encore en ce qui concerne les véhicules automobiles aménagés pour le transport de 8 personnes au maximum, non compris le conducteur, et les véhicules mixtes ;

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

Catégories de véhicules faisant l'objet de la présente décision

1. La présente décision concerne les catégories de véhicules suivants :

- a) les véhicules automobiles dont l'habitacle est aménagé

1106

is ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen ;

b) motorvoertuigen waarvan de binnenruimte zodanig is ingericht dat zij zowel voor het vervoer van goederen als voor het vervoer van personen kunnen worden gebruikt, onder voorwaarde dat in de uitvoering voor personenvervoer deze binnenruimte is ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

2. De onderhavige beschikking heeft geen betrekking op motorvoertuigen waarvan het ledig gewicht ten hoogste 400 kg bedraagt.

Artikel 2

Motor

1. Het motorvermogen moet tenminste bedragen $N = \text{MTG} \times p$, waarbij :

N = motorvermogen in pk

MTG = het maximum toelaatbaar totaalgewicht in tonnen

$p = 5$ indien het motorvermogen is aangegeven in DIN pk

5,5 indien het motorvermogen is aangegeven in SAE
« Gross » pk.

2. Dit voorschrift geldt eveneens voor samenstellen van voertuigen.

Artikel 3

Uitlaat

1. De uitlaatgassen mogen slechts worden afgevoerd door een inrichting welke behoorlijk geluiddempend, doelmatig en gasdicht is.
2. De uitmonding van de uitlaatinrichting mag niet naar de rechterzijde van het voertuig zijn gericht.

1106

exclusivement pour le transport de personnes et comprenant huit places au maximum, non compris le siège du conducteur ;

b) les véhicules automobiles dont l'habitacle est aménagé de façon qu'ils puissent être utilisés tant pour le transport de choses que pour le transport de personnes, pour autant qu'en transport de personnes, ils comprennent 8 places au maximum, non compris le siège du conducteur.

2. La présente décision ne concerne pas les véhicules automobiles dont la tare n'excède pas 400 kg.

Article 2

Moteur

1. La puissance du moteur ne peut être inférieure à $N = PMA \times p$, où :

N = puissance du moteur exprimé en CV

PMA = poids maximum autorisé exprimé en tonnes

$p = 5$ dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en CV selon la norme DIN

5,5 dans le cas où la puissance du moteur est exprimée en CV selon la norme SAE « Gross ».

2. Cette prescription s'applique également aux trains de véhicules.

Article 3

Echappement

1. Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen d'un dispositif suffisamment silencieux, efficace et étanche.
2. L'extrémité du tuyau d'échappement ne peut être dirigée vers la droite du véhicule.

3. De uitlaatinrichting moet zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat de bestuurder de werking van de knaldemper niet kan onderbreken.
4. Alle voorzieningen moeten worden getroffen opdat de uitlaatgassen het voertuig niet kunnen binnendringen.
5. De uitlaatleiding van een voertuig met benzine-motor moet geheel buiten de personenruimte zijn gelegen.
6. De uitlaatleiding en de knaldemper mogen zich op niet minder dan 10 cm van enige licht ontvlambare stof bevinden, tenzij zij doelmatig zijn afgeschermd.

Artikel 4

Vering

Het voertuig moet uitgerust zijn met goed werkende veren. Bij toepassing van bladveren, schroefveren of torsieveren moet het voertuig bovendien van goed werkende schokdempers zijn voorzien.

Artikel 5

Banden

Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie administraties vastgesteld.

Artikel 6

Chassis of zelfdragende carrosserie

1. Het voertuig moet, wat materialen, constructie en afwerking betreft, voldoen aan eisen, welke uit technisch oogpunt aan goed en degelijk werk zijn te stellen.
2. Geen der dragende delen van het chassis mag uit hout zijn vervaardigd.

1107

3. Le dispositif d'échappement doit être conçu et réalisé de manière que le conducteur ne puisse interrompre le fonctionnement du silencieux.
4. Toutes dispositions doivent être prises pour que les gaz d'échappement ne puissent pénétrer à l'intérieur du véhicule.
5. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur à essence, la tuyauterie d'échappement doit se trouver totalement en dehors de l'habitacle.
6. La tuyauterie d'échappement et le silencieux doivent être écartés d'au moins 10 cm de toute matière facilement inflammable, à moins d'être efficacement protégés.

Article 4

Suspension

Le véhicule doit être équipé d'une suspension en bon état de fonctionnement. En cas de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, le véhicule doit également être pourvu d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

Article 5

Pneumatiques

Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations.

Article 6

Châssis ou carrosserie autoportante

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.
2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.

1108

3. Door anderen dan de fabrikant mogen geen gaten worden aangebracht in de langsliggers en mag hieraan niet worden gelast. In onderling overleg stellen de drie administraties vast onder welke voorwaarden van deze bepaling kan worden afgeweken.

Artikel 7

Uitzicht van de bestuurder

1. De bestuurder moet voldoende uitzicht naar voren en opzij hebben.
2. Alle voorzieningen dienen getroffen te zijn opdat de bestuurder niet gehinderd wordt door de lichten binnen in het voertuig.

Artikel 8

Ruiten

1. De voorruit of -ruiten moeten bestaan uit gelaagd of gehard, volkomen doorzichtig en duurzaam glas, dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt.
De voorwerpen, er doorheen gezien, mogen niet vervormd schijnen.
2. De onmiddellijk zowel rechts als links naast de bestuurder gelegen ruiten moeten bestaan uit duurzaam, volkomen doorzichtig materiaal dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt. Eventuele beeldvertekening mag in geen geval hinder bij de besturing van het voertuig opleveren.
Wanneer deze ruiten uit glas bestaan moet dit glas gelaagd of gehard zijn.
3. Alle andere ruiten moeten bestaan uit duurzaam materiaal dat bij breuk niet in scherpe scherven uiteenvalt.

1108

3. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut y être effectuée par une personne autre que le constructeur. Les trois administrations déterminent de commun accord les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à cette prescription.

Article 7

Champ visuel du conducteur

1. Le champ visuel du conducteur tant à sa gauche qu'à sa droite, ainsi que vers l'avant, doit être bien dégagé.
2. Toutes dispositions doivent être prises pour éviter que le conducteur soit gêné par les lumières intérieures du véhicule.

Article 8

Vitrage

1. Le ou les pare-brise doivent être en verre lamellé ou trempé inaltérable, parfaitement transparent, et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.
Les objets vus par transparence ne peuvent pas apparaître déformés.
2. Les panneaux situés directement à côté du conducteur, tant à sa droite qu'à sa gauche, doivent être en un produit durable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. La déformation éventuelle des objets vus par transparence ne peut en aucun cas constituer une gêne pour la conduite du véhicule.
Lorsque ces panneaux sont en verre, celui-ci doit être lamellé ou trempé.
3. Tout autre panneau translucide doit être en un produit durable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

1109

Artikel 9

Voortuitverwarming en ruitensproeier

Elk voertuig dat met een voortuit is uitgerust moet van een voortuitverwarming en ruitensproeier zijn voorzien.

Artikel 10

Achteruitkijkspiegels

1. De bestuurder moet van zijn zitplaats af het achteropkomend verkeer kunnen overzien alsook elk voertuig dat begonnen is hem links in te halen.

Hieraan moet worden voldaan door middel van een binnenspiegel en een spiegel aan de linker buitenzijde van het voertuig.

2. De bestuurder moet van zijn zitplaats af eveneens elk voertuig op het gedeelte van de weg dat rechts achter hem gelegen is kunnen waarnemen.

Hieraan moet worden voldaan door middel van een spiegel aan de rechter buitenzijde voor :

- a) de voertuigen bedoeld in art. 1, eerste lid onder a, indien tengevolge van de constructie het normale uitzicht door de ruiten rechts en achterin is belemmerd, of indien zij van een aanhangwagenkoppeling zijn voorzien ;
- b) de voertuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid onder b.

3. Elke spiegel moet regelbaar zijn en een oppervlakte van tenminste 50 cm² hebben.

Het uitzicht daarin naar achter moet zodanig zijn dat een wegbreedte van 4 m kan worden waargenomen op een afstand van 20 m van de achteruitkijkspiegel. Voor de achteruitkijkspiegels aan de buitenzijde wordt deze breedte gemeten vanaf een vertikaal vlak dat raakt aan het voertuig en evenwijdig is met de lengteas.

Artikel 11

Aantal plaatsen

Ter bepaling van het in artikel 1 bedoelde aantal personen gelden de volgende criteria :

1109

Article 9

Dégivreur et lave-glaces

Tout véhicule pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un dispositif de dégivrage et d'un lave-glaces.

Article 10

Miroirs rétroviseurs

1. De son siège, le conducteur doit pouvoir apercevoir tout véhicule qui le suit, de même que tout véhicule qui entame par la gauche une manœuvre de dépassement.

Il doit être satisfait à cette prescription au moyen d'un miroir rétroviseur intérieur et d'un miroir rétroviseur extérieur placé sur le côté gauche du véhicule.

2. De son siège, le conducteur doit également pouvoir apercevoir tout véhicule circulant sur la droite de la voie publique, en arrière de son véhicule.

Il doit être satisfait à cette prescription au moyen d'un miroir rétroviseur placé sur le côté droit pour :

- a) les véhicules visés à l'art. 1^{er}, 1^{er} alinéa sous a, si par construction, la visibilité normale par les vitres de droite et la lucarne arrière est entravée ou s'ils sont équipés d'un dispositif d'accouplement de remorques ;
- b) les véhicules visés à l'article 1^{er}, 1^{er} alinéa sous b.

3. Chaque miroir rétroviseur doit être réglable et avoir une surface d'au moins 50 cm².

Son champ de visibilité vers l'arrière doit permettre d'observer la route sur une largeur d'au moins 4 m à une distance de 20 m du miroir rétroviseur. Pour les rétroviseurs extérieurs, cette largeur d'au moins 4 m se compte à partir du plan vertical tangent au flanc du véhicule et parallèle à son axe longitudinal.

Article 11

Nombre de places

Les critères suivants sont applicables pour la détermination du nombre de personnes visées à l'article 1^{er} :

1110

- a) de plaatsruimte voor de bestuurder moet tenminste 55 cm breed zijn, waarbij tenminste 27,5 cm ter weerszijden van het hart van het stuurwiel moet zijn gelegen ;
- b) de plaatsruimte voor elke naast de bestuurder gezeten persoon moet tenminste 40 cm breed zijn. Deze ruimte wordt gemeten vanaf de begrenzing van de plaatsruimte van de bestuurder of de ongunstigste stand van de versnellingshefboom danwel handremhefboom, met dien verstande dat de ongunstigste waarde maatgevend is ;
- c) de plaatsruimte voor elke achter de bestuurder gezeten persoon moet tenminste 40 cm breed zijn ;
- d) de hierboven genoemde plaatsruimten worden gemeten op de zitting ter plaatse van de rugleuning.

Artikel 12

Zitplaatsen

1. De zitbanken moeten deugdelijk aan het voertuig zijn bevestigd.
2. Verschuifbare zitbanken moeten in elke voorziene stand automatisch zijn vergrendeld.
3. Zitbanken met verstelbare rugleuning moeten in elke voorziene stand kunnen worden vergrendeld.
4. Scharnierbare voorste zitbanken alsmede de scharnierbare rugleuningen van de voorste zitbanken moeten in de normale stand automatisch zijn vastgezet.

Artikel 13

Verwarming

1. Geen voertuig mag zijn uitgerust met een verwarmingsinstallatie die niet alle veiligheidswaarborgen biedt.
2. Een verwarmingsinstallatie door rechtstreekse afgifte van warmte door de uitlaatleiding zelf is slechts toegestaan bij voertuigen met diesel-motor.

1110

- a) l'emplacement réservé au conducteur doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, dont au moins 27,5 cm de part et d'autre du centre du volant de direction ;
- b) l'emplacement réservé à chaque personne assise à coté du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 40 cm. Cet espace est mesuré à partir de l'espace réservé au conducteur ou à partir de la position la plus défavorable du levier de changement de vitesse, ou du levier du frein à main, étant entendu que la dimension la plus défavorable est prise en considération.
- c) l'emplacement réservé à chaque personne assise en arrière du conducteur doit avoir une largeur d'au moins 40 cm ;
- d) les emplacements visés ci-dessus sont mesurés à hauteur du coussin du siège contre le dossier.

Article 12

Places assises

1. Les sièges et banquettes doivent être fixés solidement au véhicule.
2. Les sièges et banquettes coulissants doivent se verrouiller automatiquement dans toutes les positions prévues.
3. Les dossiers réglables doivent pouvoir être verrouillés dans toutes les positions prévues.
4. Les sièges et banquettes avant rabattables, de même que les dossiers rabattables des sièges et banquettes avant, doivent se verrouiller automatiquement en position normale.

Article 13

Chauffage

1. Aucun véhicule ne peut être muni d'une installation de chauffage n'offrant pas toutes les garanties de sécurité.
2. Une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement elle-même, n'est admise que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel.

1111

3. Een uitlaatverwarmingsinstallatie met warmtewisselaar mag bij een voertuig met benzinemotor worden toegepast, indien het deel van de uitlaatleiding dat door de warmtewisselaar wordt omsloten van staal is, een wanddikte van tenminste 2 mm heeft en zodanig is geconstrueerd dat aan het bepaalde onder 1. wordt voldaan.

Artikel 14

Ventilatie

De personenruimte moet voldoende geventileerd kunnen worden.

Artikel 15

Verankeringen voor veiligheidsgordels

1. Het voertuig moet zijn voorzien van verankeringen voor tenminste twee veiligheidsgordels voor de voorste rij zitplaatsen.
2. Er moeten tenminste twee verankeringen per veiligheidsgordel zijn aangebracht ; verschillende gordels mogen evenwel één verankering gemeenschappelijk hebben.
3. De verankeringen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de aanbeveling nr. 1417 van de International Standardisation Organisation (I.S.O.).
4. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan van het onder 3. bepaalde worden afgeweken.

Artikel 16

Binneninrichting

1. Delen van het voertuig waaraan de inzittenden zich zouden kunnen stoten, wanneer zij door een plotselinge vertraging of stilstand naar voren worden geworpen, mogen niet uitgevoerd zijn met gevaarlijke scherpe delen of kanten, die het gevaar voor of de ernst van de verwondingen van de inzittenden zouden kunnen vergroten.

1111

3. Une installation de chauffage fonctionnant par chaleur récupérée sur la tubulure d'échappement par l'intermédiaire d'un échangeur de chaleur, peut être admise pour un véhicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier, qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm et soit construite de telle façon que la condition reprise au point 1. soit remplie.

Article 14

Ventilation

Une aération suffisante de l'habitacle doit pouvoir être assurée.

Article 15

Ancrages pour ceintures de sécurité

1. Le véhicule doit comporter des ancrages pour au moins deux ceintures de sécurité pour la rangée de sièges avant.
2. Il doit exister au moins deux ancrages par ceinture de sécurité ; cependant, des ceintures différentes peuvent avoir un ancrage commun.
3. Les ancrages doivent être réalisés conformément à la recommandation n° 1417 de l'Organisation Internationale de Standardisation (I.S.O.)
4. De commun accord entre les trois administrations, il peut être dérogé aux dispositions prévues sous 3.

Article 16

Aménagement intérieur

1. Les parties du véhicule que des occupants risquent de heurter lorsqu'ils sont projetés vers l'avant en cas de ralentissement ou d'arrêt brusque, ne peuvent comporter ni aspérité dangereuse, ni arête susceptibles d'accroître le risque ou la gravité des blessures de ces occupants.

1112

2. De vastzetinrichting van een opendakconstructie moet zodanig zijn uitgevoerd dat deze niet ontijdig, in het bijzonder bij botsing, van stand kan veranderen.

Artikel 17

Buiteninrichting

1. Het gedeelte van de carrosserie, dat zich voor de voorruit bevindt mag geen naar voren gerichte ornamenten en uit technisch oogpunt onnodige delen of toebehoren bevatten die :
 - a) puntig of snijdend zijn ;
 - b) een scherpe hoek of een gevaarlijk uitsteeksel vormen, en in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor de andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten.
2. Ornamenten en uit technisch oogpunt onnodige toebehoren die puntig of snijdend zijn, zijn aan de zijkanten en de achterkant verboden.

Artikel 18

Deuren

Deuren in de zijwanden die om een verticale as draaien mogen alleen om de voorste deurstijl scharnieren.

Artikel 19

Hoorn

1. Het voertuig moet uitgerust zijn met een hoorn die een ononderbroken geluid met vaste toonhoogte kan voortbrengen.
2. Het niveau van de geluidsterkte moet hoger dan of gelijk aan 93 dB (A) en lager dan 104 dB (A) zijn bij toepassing van de in onderling overleg tussen de drie administraties vastgestelde meetmethode.

1112

2. Le dispositif de manœuvre du toit ouvrant doit être conçu et réalisé de façon à en empêcher le fonctionnement intempestif, notamment en cas de collision.

Article 17

Aménagement extérieur

1. La partie de la carrosserie située à l'avant du pare-brise, ne peut comporter, dirigés vers l'avant, des éléments constitutifs ou accessoires, non indispensables du point de vue technique, de même que des ornements :
 - a) qui soient pointus ou tranchants ;
 - b) qui constituent soit angle vif, soit saillie dangereuse, et qui, en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.
2. Les faces latérales et arrière ne peuvent comporter, ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements, qui soient pointus ou tranchants.

Article 18

Portières

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical, doivent avoir leurs charnières à l'avant.

Article 19

Avertisseur sonore

1. Le véhicule doit être équipé d'un avertisseur sonore ayant un son continu et uniforme.
2. Le niveau de pression acoustique doit être supérieur ou égale à 93 dB (A) et inférieur à 104 dB (A), dans les conditions de mesure fixées de commun accord entre les trois administrations.

1113

Artikel 20

Spatborden

Het voertuig moet zodanig zijn gebouwd en ingericht dat het achterwaarts spatten, door het draaien van de wielen, op doeltreffende wijze wordt beperkt.

Artikel 21

Identificatie

1. Elk chassis of voertuig met zelfdragende carrosserie moet van een nummer zijn voorzien dat als chassisnummer wordt beschouwd, hetwelk voor elk voertuig van hetzelfde merk verschillend moet zijn en dat uit tenminste drie letters of cijfers moet bestaan. Elke administratie mag het maximum aantal letters of cijfers vaststellen.
2. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.
3. Dit nummer is het enige dat in de officiële bescheiden als chassisnummer mag worden aangegeven. Het moet er in zijn geheel op voorkomen.
4. Het chassisnummer moet door de fabrikant of zijn gemachtigde goed leesbaar in een langsligger of, wanneer het voertuig niet voorzien is van langsliggers, in een belangrijk constructief element van de carrosserie zo zijn ingeslagen dat het nummer ten gevolge van een gering ongeval niet kan verdwijnen.
5. Het chassisnummer moet steeds goed zichtbaar zijn en mag nimmer verborgen worden door een latere inrichting van het voertuig.
6. Elke administratie mag de aanduiding van het merk en een identificatieplaat voorschrijven.

Artikel 22

Inwerkingtreding

Ieder land neemt binnen een termijn van 12 maanden de

1113

Article 20

Garde-boue

La construction et l'aménagement du véhicule doivent être tels que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

Article 21

Identification

1. Tout châssis ou véhicule autoportant doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de châssis, différent pour chaque véhicule d'une même marque et qui ne peut être composé au total de moins de trois lettres ou chiffres. Chaque administration peut fixer une limite maximale au nombre de ces lettres ou chiffres.
2. Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et doivent être séparés de toutes autres inscriptions de façon qu'aucune confusion ne soit possible.
3. Seul ce numéro peut être repris sur les documents officiels sous la rubrique « Numéro de châssis ». Il doit y être repris en entier.
4. Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur ou par son mandataire dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature de la carrosserie de manière qu'il ne puisse disparaître en cas d'accident léger.
5. Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.
6. Chaque administration peut éventuellement imposer l'indication de la marque et une plaque d'identification.

Article 22

Entrée en vigueur

Chaque pays prend, endéans un délai de 12 mois, les mesures

nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

Artikel 23

Overgangsbepaling

Voertuigen welke ten hoogste 24 maanden na de datum van ondertekening van deze beschikking in een der drie landen zijn ingeschreven behoeven niet aan de in deze beschikking aangegeven voorschriften te voldoen.

Gedaan te Brussel, op 8 april 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS

1114

nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

Article 23

Disposition transitoire

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays au plus tard 24 mois après la date de signature de la présente décision ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de celle-ci.

Fait à Bruxelles, le 8 avril 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

1115

ZESDE BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 8 APRIL 1969
TOT AANVULLING VAN BESCHIKKING (64) 9
VAN 25 MEI 1964
INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE EISEN
VOOR MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS
EN OPLEGGERS

M (69) 16

SIXIEME DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 8 AVRIL 1969
COMPLETANT LA DECISION M (64) 9
DU 25 MAI 1964
CONCERNANT
CERTAINES CONDITIONS TECHNIQUES
RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES

M (69) 16

1116

ZESDE BESCHIKKING

van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie
tot aanvulling van Beschikking M (64) 9 van 25 mei 1964
inzake bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen,
aanhangwagens en opleggers

M (69) 16

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;

Gelet op de Beschikking van het Comité van Ministers van
25 mei 1964, M (64) 9, zoals gewijzigd en aangevuld door de
Beschikkingen van 31 maart 1965, M (64) 17, van 17 oktober
1966, M (66) 27, van 19 mei 1967, M (67) 16, van 22 september
1967, M (67) 23 en van 9 november 1968, M (68) 43 ;

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele over-
eenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken
is de technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en
opleggers welke in de landen van de Benelux zijn toegelaten
met elkaar in overeenstemming te brengen ;

Overwegende dat het noodzakelijk is gebleken voornoemde
Beschikkingen aan te vullen door harmonisatie tot stand te
brengen tussen de thans nog afwijkende voorschriften betref-
fende aanhangwagens en opleggers ;

Heeft het volgende beslist :

Artikel 1

Definities

In de zin van deze beschikking wordt verstaan onder :

- a) *aanhangwagen* : elk voertuig bestemd om achter een motor-
voertuig te worden gekoppeld ;
- b) *oplegger* : elke aanhangwagen bestemd om met een motor-
voertuig te worden gekoppeld zodanig dat hij gedeeltelijk
daarop rust en een aanzienlijk deel van zijn gewicht en van
zijn lading door genoemd voertuig wordt gedragen ;

1116

SIXIEME DECISION

**du Comité de Ministres de l'Union Economique Benelux
complétant la Décision M (64) 9 du 25 mai 1964
concernant certaines conditions techniques relatives aux
véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques**

M (69) 16

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 85, 86 et 87 du Traité d'Union ;

Vu la Décision du Comité de Ministres du 25 mai 1964, M (64) 9, modifiée et complétée par les Décisions du 31 mars 1965, M (64) 17, du 17 octobre 1966, M (66) 27, du 19 mai 1967, M (67) 16, du 22 septembre 1967, M (67) 23 et du 9 novembre 1968, M (68) 43 ;

Considérant qu'il est apparu souhaitable en attendant la conclusion éventuelle d'une convention dans un cadre international plus général, d'harmoniser les conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques admis dans les pays du Benelux ;

Considérant qu'il est apparu nécessaire de compléter les décisions précitées en harmonisant les prescriptions qui diffèrent encore en ce qui concerne les remorques et les semi-remorques ;

A pris la décision suivante :

Article 1^{er}

Définitions

Au sens de la présente décision, on entend par :

- a) *remorque* : tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule à moteur ;
- b) *semi-remorque* : toute remorque destinée à être accouplée à un véhicule à moteur de telle manière qu'elle repose en partie sur celui-ci et qu'une part appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule ;

- c) *éénassige aanhangwagens* : elke aanhangwagen, met uitzondering van opleggers slechts voorzien van :
- 1° één enkele as ;
 - 2° 2 assen in elkaars verlengde ;
 - 3° 2 assen op ten hoogste 1 m van elkaar ;
 - 4° één meervoudige asconstructie waarvan alle bevestigings-elementen aan het chassis op één horizontale as loodrecht op de lengteas van het voertuig zijn gelegen ;
- d) *geleed voertuig* : elk samenstel bestaande uit een motorvoertuig en een daaraan gekoppelde oplegger.

Artikel 2

Vertikale koppelingsdruk

1. Bij éénassige aanhangwagens moet, wanneer de aanhangwagen in rust is en zich in horizontale stand bevindt, de kracht die in de koppeling optreedt neerwaarts zijn gericht.
2. De grootte van deze kracht mag niet minder dan 2 % en niet meer dan 10 % bedragen van het maximum toelaatbaar totaalgewicht van de aanhangwagen. De toegepaste koppeling en de bevestigingsdelen aan de voertuigen dienen daarvoor geschikt te zijn.

Artikel 3

Koppeling

1. De onderlinge verbinding tussen trekkende en getrokken voertuigen mag slechts geschieden door een enkele, voldoende stijve en sterke koppeling.
2. De koppeling moet behoren tot een goedgekeurd type.
3. De koppeling moet zijn voorzien van een sluitinrichting met een borging. Deze inrichting dient zodanig te zijn uitgevoerd dat de koppeling tijdens het rijden gesloten en geborgd blijft en niet kan losraken. De borging mag slechts kunnen worden aangebracht indien de koppeling is gesloten. Bovendien dient de sluitinrichting zodanig te zijn uitgevoerd

1117

- c) *remorque à un essieu* : toute remorque, à l'exclusion des semi-remorques, ne comportant :
- 1° qu'un seul essieu ;
 - 2° que deux essieux dans le prolongement l'un de l'autre ;
 - 3° que deux essieux situés au maximum à 1 m l'un de l'autre ;
 - 4° qu'un groupe d'essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ;
- d) *véhicule articulé* : tout ensemble constitué par un véhicule à moteur et une semi-remorque accouplée à ce véhicule.

Article 2

Force verticale au point d'appui

1. Pour les remorques à un essieu, la force, au point d'appui doit être dirigée vers le bas lorsque la remorque est à l'arrêt sur un plan horizontal.
2. La valeur de cette force ne peut être inférieure à 2 %, ni supérieure à 10 % du poids maximum autorisé de la remorque. L'accouplement utilisé et les dispositifs de fixation aux véhicules doivent être conçus et réalisés à cet effet.

Article 3

Accouplement

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur ne peut se faire qu'au moyen d'un seul accouplement, suffisamment rigide et résistant.
2. L'accouplement doit être d'un type agréé.
3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mise en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre,

dat wanneer de koppeling niet geborgd is, deze tijdens het rijden deugdelijk gesloten blijft.

4. Indien het maximum toelaatbaar totaal gewicht van de aanhangwagen meer dan 3.500 kg bedraagt moet bij het aankoppelen de onder 3. bedoelde sluitinrichting automatisch werken. In onderlinge overeenstemming tussen de drie administraties kan hiervan voor opleggerkoppelingen worden afgeweken.
5. De bevestiging van de koppeling aan het trekkend voertuig dient te geschieden aan de langsliggers, dan wel aan hetgeen deze vervangt, of aan dwarsbalken of andere chassisdelen mits deze daartoe zijn bestemd of geschikt gemaakt en deugdelijk met de langsliggers zijn verbonden.
6. Het hart van de opleggerkoppeling mag zich niet achter de hartlijn van de achteras(sen) van de trekker bevinden. Ter plaatse van de bevestiging van deze koppeling op het chassis van het trekkend voertuig moet het chassis in dwarsrichting zijn versterkt.
7. Koppelingen mogen niet meer dan 15 cm buiten de omtrek van het trekkende voertuig uitsteken.
8. Bij ontkoppelen mogen geen delen van de koppeling de grond kunnen raken.

Artikel 4

Hulpkoppeling

1. Aanhangwagens met een losbreekrem mogen niet voorzien zijn van een hulpkoppeling.
2. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer dan 1.500 kg bedraagt en die niet zijn voorzien van een losbreekrem moeten met een hulpkoppeling zijn uitgerust.
3. De hulpkoppeling mag bestaan uit één of twee kabels of kettingen en moet zo dicht mogelijk bij het mediaan vlak

1118

le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.

4. Lorsque le poids maximum autorisé de la remorque excède 3.500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage. De commun accord entre les trois administrations il peut être dérogé à cette disposition pour l'accouplement de semi-remorque.
5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
6. Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrières du véhicule tracteur. A l'endroit où cet accouplement est fixé au châssis du véhicule tracteur, le châssis doit être renforcé dans le sens transversal.
7. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
8. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ne peut toucher le sol.

Article 4

Attache secondaire

1. Les remorques équipées d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, ne peuvent être pourvues d'une attache secondaire.
2. Les remorques à un essieu, dont le poids maximum autorisé n'excède pas 1.500 kg et qui ne sont pas pourvues d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, doivent être pourvues d'une attache secondaire.
3. L'attache secondaire peut être constituée d'un ou deux câble(s) ou chaîne(s) et doit être placée le plus près pos-

1119

der voertuigen zijn aangebracht. De hulpkoppeling moet voldoende sterk zijn om de tot zijn maximum toelaatbaar totaalgewicht belaste aanhangwagen aan het trekkend voertuig gekoppeld te houden.

4. Voor aanhangwagens met een bedrijfsrem mag de hulpkoppeling de werking van de reminrichting niet belemmeren.
5. De hulpkoppeling mag slechts in werking treden na het losraken van de koppeling.
6. De hulpkoppeling moet zodanig zijn bevestigd dat bij het losraken van de koppeling de trekboom niet met de grond in aanraking kan komen.

Artikel 5

Trekdriehoek of trekboom

1. De trekdriehoek of trekboom moet behoren tot een goedgekeurd type, tenzij de gehele aanhangwagen als type is goedgekeurd.
2. De constructie en de bevestiging van de trekdriehoek of trekboom moeten zodanig zijn dat de optredende krachten te allen tijde zonder gevaar voor breuk of blijvende vervorming kunnen worden opgenomen.
3. Elke aanhangwagen waarvan de vooras met een draaikrans is uitgerust moet van een trekdriehoek zijn voorzien.
4. De trekdriehoek mag niet van buis of ander gesloten profiel zijn vervaardigd.

Artikel 6

Draaikrans

De draaikrans moet behoren tot een goedgekeurd type.

Artikel 7

Chassis

1. Het voertuig moet, wat materialen, constructie en afwer-

1119

sible du plan longitudinal médian des véhicules. L'attache secondaire doit permettre de maintenir la remorque, chargée à son poids maximum autorisé, accouplée au véhicule tracteur.

4. Pour les remorques équipées d'un frein de service, l'attache secondaire ne peut entraver le fonctionnement du dispositif de freinage.
5. L'attache secondaire ne peut entrer en action qu'en cas de rupture de l'accouplement.
6. L'attache secondaire doit être fixée de manière que le timon ne puisse toucher le sol en cas de rupture de l'accouplement.

Article 5

Timon (triangulaire ou central)

1. Le timon triangulaire ou central doit être d'un type agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble.
2. Le timon triangulaire ou central doit être construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis.
3. Toute remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes, doit être équipée d'un timon triangulaire.
4. Le timon triangulaire ne peut pas être constitué de tubes ou d'éléments formant caisson.

Article 6

Couronne à billes

La couronne à billes doit être d'un type agréé.

Article 7

Châssis

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la

king betreft, voldoen aan eisen, welke uit technisch oogpunt aan goed en degelijk werk zijn te stellen.

2. Geen der dragende delen van het chassis mag uit hout zijn vervaardigd.
3. In de langsliggers mogen, door anderen dan de chassisfabrikant geen gaten worden aangebracht. Tevens mag, door anderen dan de chassisfabrikant, op een afstand van minder dan 2,5 cm van de rand, aan de flenzen van de langsliggers niet zijn gelast. Deze verbodsbepalingen gelden evenwel niet :
 - voor gaten in het lijf van de langsliggers, voor zover de afstand tussen twee gaten enerzijds en tussen de gaten en de flenzen anderzijds tenminste 3 cm bedraagt (deze afstanden worden gemeten vanaf de rand van de gaten en vanaf de buitenzijde van de flenzen) ;
 - voor lassen welke, bij verlenging of verkorting, over de gehele doorsnede van de langsliggers zijn uitgevoerd ;
 - voor die gevallen waarin door de betrokken administratie voorafgaande toestemming is verleend.
4. Aan de langsliggers mag evenwel niet worden gelast wanneer zulks door de chassisfabrikant uitdrukkelijk is verboden.

Artikel 8

Chassisnummer

1. Elk chassis of voertuig met zelfdragende carrosserie moet van een nummer zijn voorzien dat als chassisnummer wordt beschouwd, hetwelk voor elk voertuig van hetzelfde merk verschillend moet zijn en dat uit tenminste drie letters of cijfers moet bestaan. Elke administratie mag het maximum aantal letters of cijfers vaststellen.
2. Deze tekens moeten tenminste 7 mm hoog zijn en zodanig van alle andere aanduidingen gescheiden zijn dat geen twijfel mogelijk is.

1120

finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.

2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.
3. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur. Toutefois, ces interdictions ne concernent pas :
 - les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm (ces distances sont mesurées à partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes) ;
 - les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section, des longerons ;
 - les cas, pour lesquels l'administration intéressée a délivré une autorisation préalable.
4. De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit.

Article 8

Numéro de châssis

1. Tout châssis ou véhicule autoportant doit être pourvu d'un numéro, considéré comme numéro de châssis, différent pour chaque véhicule d'une même marque et qui ne peut être composé au total de moins de trois lettres ou chiffres. Chaque administration peut fixer une limite maximale au nombre de ces lettres ou chiffres.
2. Ces signes doivent avoir une hauteur d'au moins 7 mm et doivent être séparés de toutes autres inscriptions de façon qu'aucun doute ne soit possible.

3. Dit nummer is het enige dat in de officiële bescheiden als chassisnummer mag worden aangegeven. Het moet er in zijn geheel op voorkomen.
4. Het chassisnummer moet door de fabrikant of zijn gemachtigde goed leesbaar in een langsligger of, wanneer het voertuig niet voorzien is van langsliggers, in een belangrijk constructief element op een door de betrokken administratie goedgekeurde plaats zo zijn ingeslagen dat het nummer ten gevolge van een gering ongeval niet kan verdwijnen.
5. Het chassisnummer moet steeds goed zichtbaar zijn en mag nimmer verborgen worden door een latere inrichting van het voertuig.
6. Indien naar het oordeel van de betrokken administratie een nummer in het chassis aanleiding tot misverstand kan geven, dan wel meer dan één nummer op of nabij de goedgekeurde plaats is ingeslagen, kan die administratie voorschrijven dat een bepaald chassisnummer wordt ingeslagen dan wel één of meer nummers worden verwijderd.

Artikel 9

Identificatie

Elke administratie mag voorschrijven :

- de aanduiding van het merk van het voertuig ;
- een identificatieplaat op het voertuig ;
- de aan te brengen kenmerken op als typegoedgekeurde onderdelen.

Artikel 10

Assen en meervoudige asconstructies

1. Assen en meervoudige asconstructies moeten behoren tot een goedgekeurd type, tenzij de gehele aanhangwagen als type is goedgekeurd.
2. Een schommelasconstructie moet zodanig zijn dat in een verticaal vlak loodrecht op de lengteas van het voertuig, de as tijdens het rijden zich over geen grotere hoek dan 25° van uit de horizontale stand kan instellen.

1121

3. Seul ce numéro peut être repris sur les documents officiels, sous la rubrique « Numéro de châssis ». Il doit y être repris en entier.
4. Le numéro de châssis doit être frappé lisiblement par le constructeur ou par son mandataire dans un longeron ou, à défaut de longerons, dans une pièce importante d'ossature à un endroit agréé par l'administration intéressée de manière qu'il ne puisse disparaître en cas d'accident léger.
5. Le numéro de châssis doit rester parfaitement visible et ne peut être caché par l'aménagement ultérieur du véhicule.
6. Si de l'avis de l'administration intéressée, un numéro inscrit sur le châssis peut amener une confusion ou si plus d'un numéro est inscrit à la place agréée ou près de celle-ci, cette administration peut prescrire qu'un numéro de châssis déterminé soit inscrit ou qu'un ou plusieurs numéros soient effacés.

Article 9

Identification

Chaque administration peut imposer :

- l'indication de la marque du véhicule ;
- une plaque d'identification sur le véhicule ;
- les indications à mentionner sur les éléments ayant fait l'objet d'une agréation.

Article 10

Essieux et groupes d'essieux

1. Les essieux et groupes d'essieux doivent être d'un type agréé, sauf si l'ensemble de la remorque est d'un type agréé.
2. Un essieu oscillant doit être construit de manière telle que, pendant la marche du véhicule, le débattement dans le sens vertical ne puisse dépasser 25° par rapport à l'horizontale.

3. De inslag van de voorwielen of van de vooras moet naar elke zijde ten minste 45° bedragen.

Artikel 11

Vereiste remmen

Aanhangwagens moeten zijn voorzien van :

- a) een bedrijfsreminrichting, zodanig ingericht en uitgevoerd :
- dat daarmee de beweging van het voertuig kan worden beheerst en dat het op een veilige, snelle en doelmatige wijze tot stilstand kan worden gebracht, hoe ook de omstandigheden van snelheid en belading zijn en hoe ook de helling is waarop het voertuig zich bevindt ;
 - dat daarmee alle wielen worden geremd ;
 - dat zij in werking treedt door het bedienen van de bedrijfsreminrichting van het trekkende voertuig en dat de werking ervan regelbaar is ;
 - dat zij in werking treedt, hetzij direct, hetzij indirect, door het bedienen van de noodrem van het trekkende voertuig, tenzij de aanhangwagen is voorzien van een andere reminrichting die naar het oordeel van de drie administraties tenminste gelijke waarborgen biedt en die in werking treedt, hetzij direct, hetzij indirect, door het bedienen van de noodreminrichting van het trekkende voertuig ;
- b) een losbreekreminrichting zodanig ingericht en uitgevoerd dat zij automatisch in werking treedt bij het verbreken van de verbinding met het trekkende voertuig ;
- c) een parkeerreminrichting zodanig ingericht en uitgevoerd dat zij alleen in staat is de aanhangwagen op een helling staande te houden, uitsluitend door middel van een geheel mechanisch werkende inrichting.

Artikel 12

Losbreekreminrichting

1. De losbreekreminrichting van de aanhangwagen moet bestaan uit de bedrijfsreminrichting, tenzij de aanhangwagen is voorzien van een andere reminrichting die naar

1122

3. L'angle de braquage des roues avant ou de l'essieu avant doit être d'au moins 45° de chaque côté.

Article 11

Dispositifs de freinage exigés

Les remorques doivent être munies :

- a) d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle :

- que le conducteur puisse contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve ;
- qu'il agisse sur toutes les roues ;
- qu'il entre en action par la manœuvre du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur et que son action soit modérable ;
- toutefois, cette exigence n'est pas imposée si la remorque est équipée d'un autre frein qui, de l'avis des trois administrations, présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action, soit directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur.

- b) d'un dispositif de freinage automatique conçu et réalisé de manière telle qu'il entre en action en cas de rupture de la liaison avec le véhicule tracteur ;

- c) d'un dispositif de freinage de stationnement conçu et réalisé de manière telle que, à lui seul et par une action purement mécanique, il puisse maintenir la remorque à l'arrêt sur une déclivité.

Article 12

Dispositif de freinage automatique

1. Le freinage automatique de la remorque doit être assuré au moyen du dispositif de freinage de service à moins que la remorque soit pourvue d'un autre dispositif de freinage

het oordeel van de drie administraties tenminste gelijke waarborgen biedt en die in werking treedt bij het verbreken van de verbinding met het trekkende voertuig.

2. Bij aanhangwagens met een bedrijfsreminrichting van het oplooptype mag zij bestaan uit :

— hetzij de parkeerreminrichting ;

— hetzij een reminrichting welke in werking wordt gesteld door het neervallen van de trekdriehoek of trekboom.

Artikel 13

Parkeerreminrichting

1. De parkeerreminrichting moet van buiten af op gemakkelijke wijze door handbediening in werking kunnen worden gesteld en aangezet kunnen blijven door middel van een louter mechanisch werkende inrichting. Handbediening is niet vereist indien de parkeerreminrichting automatisch in werking treedt bij het uitvallen van de bedrijfsreminrichting.
2. Een reminrichting welke in werking wordt gesteld door het neervallen van de trekdriehoek of trekboom wordt niet als parkeerreminrichting aangemerkt.

Artikel 14

Uitzonderingen inzake reminrichtingen

1. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer bedraagt dan 750 kg behoeven niet van een bedrijfsrem- en van een parkeerreminrichting te zijn voorzien, tenzij het maximum toelaatbaar totaalgewicht daarvan meer bedraagt dan de helft van het ledige gewicht van het trekkende voertuig.
2. Eénassige aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht niet meer bedraagt dan 1.500 kg behoeven niet van een losbreekreminrichting te zijn voorzien.

1123

qui, de l'avis des trois administrations, présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action en cas de rupture de l'attache avec le véhicule tracteur.

2. Pour les remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, ce freinage automatique peut être assuré :
 - soit au moyen du dispositif de freinage de stationnement ;
 - soit au moyen d'un dispositif de freinage agissant par la chute du timon.

Article 13

Dispositif de freinage de stationnement

1. Le dispositif de freinage de stationnement doit pouvoir être actionné aisément de l'extérieur du véhicule au moyen d'une commande manuelle, et rester bloqué au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. Toutefois la commande manuelle n'est pas exigée si le dispositif de freinage de stationnement entre automatiquement en action dès que le dispositif de freinage de service ne maintient plus la remorque à l'arrêt.
2. Un dispositif de freinage agissant par la chute du timon n'est pas considéré comme un dispositif de freinage de stationnement.

Article 14

Exceptions relatives aux dispositifs de freinage exigés

1. Les remorques à un essieu dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg ne doivent pas être pourvues d'un dispositif de freinage de service et d'un dispositif de freinage de stationnement, à condition que le poids maximum autorisé de la remorque n'excède pas la moitié du poids à vide du véhicule tracteur.
2. Les remorques à un essieu dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 1.500 kg ne doivent pas être pourvues d'un dispositif de freinage automatique.

3. Bij aanhangwagens, opleggers uitgezonderd, is een oloplooprem als bedrijfsreminrichting slechts toegestaan voorzover het maximum toelaatbaar totaalgewicht daarvan niet meer bedraagt dan 3.500 kg en tevens niet meer dan 75 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht van het trekkende voertuig.
4. Bij aanhangwagens waarvan de som van de maximum toegestane asdrukken meer bedraagt dan 16.000 kg moet de bedrijfsreminrichting met drukluchtbediening zijn uitgevoerd.

Artikel 15

Algemene constructie-eisen van reminrichtingen

1. De reminrichtingen mogen gemeenschappelijke delen hebben.
2. Alle delen van de reminrichting moeten ruim bemeten en voor onderhoud gemakkelijk toegankelijk zijn.
3. De slijtage van de remmen moet op eenvoudige wijze, met de hand of automatisch bijgesteld kunnen worden. Bovendien moeten het bedieningsorgaan, de overbrengingsorganen en de remmen een zodanige slagreserve bezitten, dat de remmen bij verwarming of na geringe slijtage van de remvoering een voldoende remwerking behouden zonder dat zij direct behoeven te worden bijgesteld.
4. Het afstellen van de remmen moet voor elk wiel afzonderlijk kunnen geschieden.
5. De remoppervlakken moeten vast zijn verbonden met de wielen, zonder mogelijkheid tot ontkoppeling ; zij moeten vast met de wielen zijn verbonden, danwel door tussenkomst van delen waarvan verwacht mag worden dat zij niet zullen falen.
6. De werking van elke reminrichting moet oordeelkundig over de assen en wielen zijn verdeeld.

1124

3. Pour les remorques, à l'exception des semi-remorques, un frein à inertie est seulement admis comme dispositif de freinage de service pour autant que le poids maximum autorisé de la remorque n'excède pas 3.500 kg et ne dépasse pas 75 % du poids maximum autorisé du véhicule tracteur.
4. Pour les remorques dont la somme des poids maxima admis sous les essieux excède 16.000 kg, le dispositif de freinage de service doit être commandé par pression d'air.

Article 15

**Caractéristiques générales de construction
des dispositifs de freinage**

1. Les dispositifs de freinage peuvent comporter des parties communes.
2. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculée et aisément accessibles pour l'entretien.
3. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique. En outre, la commande, les éléments de la transmission et les freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.
4. Le réglage des freins doit pouvoir se faire pour chaque roue prise séparément .
5. Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues sans possibilité de désaccouplement ; elles doivent être fixées aux roues de façon rigide, ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.
6. L'action de chaque dispositif de freinage doit être judicieusement répartie entre les essieux et les roues.

1125

Artikel 16

Vorraadketels van reminrichtingen

1. Bij pneumatische reminrichtingen moet de totale inhoud van de voorraadketels $n \times$ het volume van remleidingen, remcilinders en overige remapparatuur bedragen.

De factor n moet zijn begrepen tussen :

- a) 7 en 12 bij éénleiding drukluchtsystemen ;
 - b) 4 en 8 bij tweeleiding drukluchtsystemen ;
 - c) 5 en 8 bij éénleiding vacuümsystemen ;
 - d) 4 en 6 bij tweeleiding vacuümsystemen.
2. Hieraan wordt geacht te worden voldaan indien de drukverandering in kg/cm^2 in de voorraadketels bij één volledige remming begrepen is tussen :
 - a) 0,38 en 0,55 bij éénleiding drukluchtsysteem (werkdruk $4,5 \text{ kg/cm}^2$)
 - b) 0,60 en 1,20 bij tweeleiding drukluchtsystemen (werkdruk 6 kg/cm^2)
 - c) 0,03 en 0,05 bij éénleiding vacuümsystemen (werkdruk $0,3 \text{ kg/cm}^2$)
 - d) 0,04 en 0,08 bij tweeleiding vacuümsystemen (werkdruk $0,3 \text{ kg/cm}^2$).
 3. De voorraadketel moet zijn voorzien van een inrichting tot het aansluiten van een drukmeter.

Artikel 17

Remkrachtregelaar

1. Bij aanhangwagens waarvan het maximum toelaatbaar totaalgewicht meer bedraagt dan 3.500 kg moet de bedrijfsreminrichting zijn voorzien van een apparaat waarmee de remkrachten kunnen worden aangepast aan de beladings-toestand van het voertuig.

1125

Article 16

Réservoirs des dispositifs de freinage

1. Le contenu total des réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doit être égal à $n \times$ le volume des conduites, des cylindres et des autres appareils de freinage.
Le facteur n doit être compris entre les valeurs ci-après :
 - a) 7 et 12 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit ;
 - b) 4 et 8 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit ;
 - c) 5 et 8 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit ;
 - d) 4 et 6 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit.
2. La prescription précitée est considérée comme respectée si, après un seul freinage, la variation de pression en kg/cm^2 dans les réservoirs est comprise dans les limites suivantes :
 - a) 0,38 et 0,55 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit (pression nominale : $4,5 \text{ kg/cm}^2$)
 - b) 0,60 et 1,20 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit (pression nominale : 6 kg/cm^2)
 - c) 0,03 et 0,05 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit (pression nominale : $0,3 \text{ kg/cm}^2$)
 - d) 0,04 et 0,08 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit (pression nominale $0,3 \text{ kg/cm}^2$).
3. Le réservoir doit être pourvu d'un dispositif permettant d'y raccorder un manomètre.

Article 17

Vanne de réglage des forces de freinage

1. Pour les remorques dont le poids maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le dispositif de freinage de service doit être pourvu d'un appareil permettant d'adapter les forces de freinage aux conditions de charge du véhicule.

2. Indien dit apparaat niet automatisch is moet het op een voor de bediening behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en van duidelijke opschriften, welke de bedrijfsstanden aangeven, zijn voorzien.
3. Alleen bij een bedrijfsreminrichting waarbij dit apparaat niet op de aanhangwagen kan worden aangebracht mag het op het trekkende voertuig aanwezig zijn.

Artikel 18

Bijzondere constructie-eisen van reminrichtingen

1. Bij hydraulische reminrichtingen moeten :
 - a) de vulopeningen van de vloeistofreservoirs gemakkelijk toegankelijk zijn ;
 - b) de voorraadreservoirs zodanig zijn ingericht en op het voertuig aangebracht, dat het peil van de vloeistof gemakkelijk en zonder het reservoir te openen kan worden gecontroleerd.
2. De ketels van de drukluchtreminrichtingen moeten zijn voorzien van een aftapinrichting.
3. Indien een reminrichting is voorzien van een apparaat waarmee de reminrichting buiten werking kan worden gesteld, moet dit apparaat op een in het oog vallende en voor de bediening behoorlijk toegankelijke plaats zijn aangebracht en van duidelijke opschriften, welke de bedrijfsstanden aangeven, zijn voorzien, tenzij dit apparaat automatisch werkend is uitgevoerd, zodanig dat bij het aansluiten van de reminrichting deze in de bedrijfsvaardige toestand terugkeert.
4. Apparaten, niet behorende tot de reminrichtingen mogen alleen via een overstroomklep op een overeenkomstige automatisch werkende inrichting op het voorraadreservoir van deze reminrichtingen zijn aangesloten.
5. De onder 4 bedoelde klep of inrichting moet zo dicht mogelijk bij het voorraadreservoir zijn aangebracht en moet zodanig zijn afgesteld dat de druk in het voorraadreservoir niet op gevaarlijke wijze kan verminderen.

1126

2. Si cet appareil n'est pas automatique, il doit être placé de telle façon qu'il puisse être actionné aisément et les différentes positions d'utilisation doivent être indiquées clairement.
3. Cet appareil peut être installé sur le véhicule tracteur uniquement dans le cas où le dispositif de freinage de service de la remorque ne permet pas d'en équiper cette dernière.

Article 18

Caractéristiques particulières de construction des dispositifs de freinage

1. Pour les dispositifs de freinage à transmission hydraulique :
 - a) les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles ;
 - b) les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir.
2. Les réservoirs des dispositifs de freinage à air comprimé doivent être pourvus d'un purgeur.
3. Lorsqu'un dispositif de freinage est pourvu d'un appareil permettant la mise hors service de ce dispositif, cet appareil doit se trouver en un endroit bien visible et être aisément accessible pour la manœuvre ; les différentes positions d'utilisation de l'appareil doivent être indiquées clairement. Ces conditions ne doivent pas être remplies lorsque l'appareil fonctionne automatiquement, de telle façon que lors du raccordement du dispositif de freinage, le fonctionnement de celui-ci est rétabli.
4. Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie de ces dispositifs de freinage que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif automatique équivalent.
5. La valve ou le dispositif visé sous 4 doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement.

6. De constructie van een oplooprem moet zodanig zijn, dat zij het achteruitrijden met de beladen aanhangwagen toelaat ; indien het hiertoe nodig is de rem buiten werking te stellen, moet deze bij het vooruit bewegen van de aanhangwagen vanzelf in de bedrijfsvaardige toestand terugkeren.

Artikel 19

Bepaling van de remdoelmatigheid

1. De werking van de bedrijfs- en losbreekreminrichtingen van nieuwe voertuigen moet zodanig zijn, dat op een nagenoeg horizontale en droge weg, bij koude remmen een nominale werkdruk, ongeacht belastingstoestand of snelheid, de som van de aan de omtrek van de wielen uitgeoefende krachten tenminste gelijk is aan 45 % van de som van de maximum toegestane asdrukken bij statische belasting.

2. De parkeerreminrichting van nieuwe voertuigen moet in staat zijn het beladen voertuig op een helling van 16 % in beide richtingen staande te houden.

Aan deze voorwaarden wordt geacht te zijn voldaan indien met de parkeerreminrichting op een nagenoeg horizontale en droge weg, bij koude remmen, uitgaande van een beginsnelheid van 15 km/u en ongeacht de belastingstoestand, de som van de aan de omtrek van de wielen uitgeoefende krachten tenminste gelijk is aan 13 % van de som van de maximum toegestane asdrukken bij statische belasting.

3. Deze in 1. en 2. genoemde percentages worden met 10 % verminderd voor voertuigen die reeds in gebruik zijn.
4. De bedrijfsreminrichting van een aanhangwagen moet nagenoeg gelijk met en in gelijke mate met de bedrijfsrem van het trekkende motorvoertuig werken.
5. Bij aanhangwagens die van een bedrijfsreminrichting van het oplooptype zijn voorzien, moet de remdoelmatigheid kunnen worden bereikt zonder dat de oploopkracht aan de koppeling meer bedraagt dan :

6. Le frein à inertie doit être construit de façon à permettre la marche arrière avec la remorque chargée ; si, à cet effet, la mise hors service du frein est nécessaire, celle-ci doit prendre automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

Article 19

Détermination de l'efficacité de freinage

1. L'efficacité du dispositif de freinage de service et du dispositif assurant le freinage automatique des véhicules neufs doit être telle que, sur route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid et soumis à la pression nominale de fonctionnement, quelles que soient les conditions de charge et de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 45 % de la somme des poids maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.
2. Le dispositif de freinage de stationnement des véhicules neufs doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 16 %.
Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir que, sur une route quasi horizontale et sèche, les freins étant à froid, quelles que soient les conditions de charge et avec une vitesse initiale de 15 km/h, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 13 % de la somme des poids maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.
3. Les pourcentages cités sous 1. et 2. sont réduits de 10 % pour les véhicules en service.
4. Le dispositif de freinage de service de la remorque doit fonctionner pratiquement en même temps que le frein de service du véhicule tracteur et avoir une efficacité sensiblement égale.
5. Lorsqu'il s'agit de remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, l'efficacité doit pouvoir être obtenue sans que la poussée de la remorque sur l'attelage dépasse :

- 9 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht bij éénassige aanhangwagens ;
- 6 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht bij de overige aanhangwagens.

Eerst bij een kracht aan de koppeling van 2 % van het maximum toelaatbaar totaalgewicht van de aanhangwagen mag de rem in werking treden.

6. De voor het bedienen van de parkeerreminrichting uit te oefenen kracht mag niet meer bedragen dan :
- 40 kg voor aanhangwagens met een maximum toelaatbaar totaalgewicht tot 3.500 kg ;
 - 60 kg voor de overige aanhangwagens.

Artikel 20

Zijdelingse afscherming

In de zijkanten van het voertuig mogen geen uitsparingen aanwezig zijn waarvan de lengte meer dan 200 cm, de diepte meer dan 30 cm en de vrije hoogte boven de grond meer dan 130 cm bedragen.

Bovendien moeten zijwaarts uitstekende voertuigdelen, in het bijzonder de wielen, doelmatig zijn afgeschermd wanneer ze gevaar voor de overige weggebruikers kunnen opleveren.

Artikel 21

Spatscherm

Aanhangwagens moeten zodanig zijn gebouwd of ingericht dat het achterwaarts spatten tengevolge van het draaien van de wielen op doelmatige wijze wordt beperkt.

Artikel 22

Wielen en banden

1. Wielen en banden moeten onder alle belastingsomstandigheden en in elke mogelijke stand geheel vrij lopen van enig voertuigdeel.

1128

- 9 % du poids maximum autorisé des remorques à un essieu ;
- 6 % du poids maximum autorisé des autres remorques.

Le frein ne peut entrer en action qu'au moment où la poussée sur l'attelage atteint 2 % du poids maximum autorisé de la remorque.

6. La force exercée sur la commande du dispositif de freinage de stationnement ne peut dépasser :
 - 40 kg pour les remorques dont le poids maximum autorisé n'excède pas 3.500 kg ;
 - 60 kg pour les autres remorques.

Article 20

Protection latérale

Les faces latérales du véhicule ne peuvent présenter de creux dont la longueur soit supérieur à 200 cm, la profondeur supérieure à 30 cm et la hauteur libre au-dessus du sol supérieure à 130 cm.

D'autre part, les saillies latérales notamment les roues, doivent être efficacement protégées lorsqu'elles peuvent présenter un danger pour les autres usagers de la route.

Article 21

Garde-boue

La construction ou l'aménagement des remorques doit être tel que toute protection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

Article 22

Roues et bandage pneumatiques

1. Les roues et les bandages pneumatiques ne peuvent, quelle que soit leur orientation et quelles que soient les conditions de charge du véhicule, toucher les autres parties du véhicule.

1129

2. Het voertuig moet van luchtbanden van voldoende draagvermogen zijn voorzien. Het draagvermogen wordt in onderling overleg tussen de drie administraties vastgesteld.

Artikel 23

Voorwaarden tot het vormen van samenstellen

Aanhangwagens moeten zich zodanig t.o.v. de trekkende voertuigen kunnen bewegen dat de voertuigen in hun uiterste standen niet worden begrensd door :

de reminrichtingen, de wielen, de elektrische inrichtingen, andere vitale onderdelen en eventueel de hulpkoppeling.

Artikel 24

Smeerpunten

Voertuigdelen moeten waar nodig gemakkelijk kunnen worden gesmeerd.

Artikel 25

Inwerkingtreding

Elk land neemt binnen een termijn van 12 maanden de nodige maatregelen om zijn nationale voorschriften in overeenstemming te brengen met de voorschriften van deze beschikking.

Artikel 26

Overgangsbepaling

Voertuigen welke ten hoogste 24 maanden na de datum van ondertekening van deze beschikking in een der drie landen zijn ingeschreven, behoeven niet aan de in deze beschikking aangegeven voorschriften te voldoen.

Gedaan te Brussel, op 8 april 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

J. LUNS

1129

2. Le véhicule doit être équipé de bandages pneumatiques ayant une capacité de charge suffisante. Les capacités sont fixées de commun accord entre les trois administrations.

Article 23

Conditions pour la formation de trains

Les remorques doivent pouvoir s'orienter par rapport aux véhicules tracteurs de façon que les positions extrêmes des véhicules ne soient pas limitées par :
les dispositifs de freinage, les roues, l'installation électrique, d'autres organes vitaux et éventuellement l'attache secondaire.

Article 24

Points de graissage

Les parties du véhicule doivent pouvoir être graissées facilement aux endroits où cela est nécessaire.

Article 25

Entrée en vigueur

Chaque pays prend endéans un délai de 12 mois, les mesures nécessaires pour mettre ses dispositions nationales en concordance avec les prescriptions de la présente décision.

Article 26

Disposition transitoire

Les véhicules qui auront été immatriculés ou enregistrés dans l'un des trois pays au plus tard 24 mois après la date de signature de la présente décision, ne doivent pas satisfaire aux prescriptions de celle-ci.

Fait à Bruxelles, le 8 avril 1969.

Le Président du Comité de Ministres,

J. LUNS

1130

AANBEVELING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 14 APRIL 1969
TOT WIJZIGING EN AANVULLING VAN
DE REGLEMENTERING BEHORENDE BIJ
AANBEVELING M (68) 12 VAN 29 JANUARI 1968
BETREFFENDE DE REGLEMENTERING INZAKE
HET INTRA-BENELUXVERKEER VAN
MESTSTOFFEN, KALKMESTSTOFFEN,
ORGANISCHE BODEMVERBETERENDE MIDDELEN
EN AANVERWANTE WAREN

M (69) 17

RECOMMANDATION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 14 AVRIL 1969
MODIFIANT ET COMPLETANT
LE REGLEMENTATION ANNEXEE
A LA RECOMMANDATION M (68) 12 DU
29 JANVIER 1968 CONCERNANT
LA REGLEMENTATION RELATIVE AUX
ECHANGES INTRA-BENELUX D'ENGRAIS,
D'ENGRAIS CALCAIRES, D'AMENDEMENTS
ORGANIQUES DU SOL ET DE MARCHANDISES
CONNEXES

M (69) 17

1131

AANBEVELING

van het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
tot wijziging en aanvulling van de Reglementering,
behorende bij Aanbeveling M (68) 12 van 29 januari 1968
betreffende de reglementering inzake het intra-Benelux-verkeer
van meststoffen, kalkmeststoffen, organische
bodemverbeterende middelen en aanverwante waren
M (69) 17

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 3 en 6 van het Unieverdrag,

Overwegende dat overeenstemming is bereikt over bepaalde
problemen, welke in beraad werden gehouden bij de opstelling
van Aanbeveling M (68) 12 van 29 januari 1968 betreffende de
reglementering inzake het intra-Benelux-verkeer van mest-
stoffen, kalkmeststoffen, organische bodemverbeterende mid-
delen en aanverwante waren,

Beveelt aan :

Artikel 1

De Reglementering, behorende bij de Aanbeveling van het
Comité van Ministers van 29 januari 1968, M (68) 12, inzake
het intra-Benelux-verkeer van meststoffen, kalkmeststoffen,
organische bodemverbeterende middelen en aanverwante waren,
wordt gewijzigd en aangevuld overeenkomstig de bepalingen
van de Bijlage der onderhavige Aanbeveling.

Artikel 2

De Regeringen der drie Beneluxlanden worden uitgenodigd
hun wetgevingen aan te passen aan de bepalingen van de Bij-
lage der onderhavige Aanbeveling, met het oog op de inwer-
kingtreding daarvan uiterlijk op 1 juli 1969.

Gedaan te Brussel, op 14 april 1969.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

H.J. de KOSTER

1131

RECOMMANDATION

du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux modifiant et complétant la Réglementation annexée à la Recommandation M (68) 12 du 29 janvier 1968 concernant la réglementation relative aux échanges intra-Benelux d'engrais, d'engrais calcaires, d'amendements organiques du sol et de marchandises connexes

M (69) 17

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,
Vu les articles 3 et 6 du Traité d'Union,

Considérant qu'un accord a pu être réalisé au sujet de certains problèmes restés en suspens lors de l'établissement de la Recommandation M (68) 12 du 29 janvier 1968 concernant la réglementation relative aux échanges intra-Benelux d'engrais, d'engrais calcaires, d'amendements organiques du sol et de marchandises connexes,

Recommande :

Article 1^{er}

La Réglementation annexée à la Recommandation du Comité de Ministres du 29 janvier 1968, M (68) 12, relative aux échanges intra-Benelux d'engrais, d'engrais calcaires, d'amendements organiques du sol et de marchandises connexes, est modifiée et complétée conformément aux dispositions de l'Annexe à la présente Recommandation.

Article 2

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités à adapter leurs législations aux dispositions de l'Annexe à la présente Recommandation, en vue de leur mise en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 1969.

Fait à Bruxelles, le 14 avril 1969.

Le Président du Comité de Ministres,
H.J. de KOSTER

WIJZIGING EN AANVULLING
VAN DE REGLEMENTERING, BEHORENDE BIJ DE
AANBEVELING VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 29 JANUARI 1968, M (68) 12

M (69) 17, bijlage

A. REGLEMENTERING

1.2. Definities

De tekst van punt d. vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

« organische stof » : het gehalte verkregen bij toepassing van de officiële conventionele methode met trichloorazijnzuur.

4.1. Bijkomende facultatieve garanties

De tekst van punt b, 4 vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

4. het minimumgehalte aan zwavel, oplosbaar in water, uitgedrukt in zwavelzuuranhydride afkomstig van het sulfaatanion, voor zover dit gehalte ten minste 10 % bedraagt ;
5. het minimumgehalte aan natrium, oplosbaar in water, uitgedrukt in natriumoxide, voor zover dit gehalte ten minste 10 % bedraagt ;
6. wanneer deze gekorrelt zijn, het minimumpercentage uitgedrukt in gewicht aan korrels met een maat tussen 1 en 3 mm, tussen 2 en 4 mm of tussen 3 en 5 mm, voor zover dit percentage ten minste 80 % bedraagt.

7. BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR SAMENGESTELDE MESTSTOFFEN

De tekst van punt c. Verbodsbepalingen, vervalt.

1132

**MODIFICATIONS ET COMPLÈMENTS
A LA REGLEMENTATION ANNEXEE A LA
RECOMMANDATION DU COMITE DE MINISTRES
DU 29 JANVIER 1968, M (68) 12**

M (69) 17, annexe

A. REGLEMENTATION

1.2. Définitions

Le texte du point d. est abrogé et remplacé par le libellé suivant :

« matière organique » : la teneur obtenue par application de la méthode officielle conventionnelle à l'acide trichloracétique.

4.1. Garanties complémentaires facultatives

Le texte du point b. 4. est abrogé et remplacé par le libellé suivant :

4. la teneur minimum en soufre, soluble dans l'eau, exprimée en anhydride sulfurique provenant de l'anion sulfate, pour autant que cette teneur atteigne au moins 10 % ;
5. la teneur minimum en sodium, soluble dans l'eau, exprimée en oxyde de sodium, pour autant que cette teneur atteigne au moins 10 % ;
6. lorsque celle-ci sont granulées, le pourcentage minimum, exprimé en poids des granulés d'une dimension de 1 à 3 mm, de 2 à 4 mm ou de 3 à 5 mm, pour autant que le pourcentage atteigne 80 % au moins.

7. DISPOSITIONS SPECIALES POUR LES ENGRAIS COMPOSES

Le texte du point c. Interdictions, est supprimé.

B. TABEL VAN DE MESTSTOFFEN

HOOFDSTUK I. a. <i>STIKSTOFMESTSTOFFEN</i>			
In fine van de lijst wordt onderstaande rubriek toegevoegd :			
Benaming	Beschrijving	Eisen (normen)	Te waarborgen gehalten aan hoofdzakelijke hoedanigheden of waardebepalende bestanddelen
Gemengde stikstofmeststof	Mengsel van stikstofkunstmeststoffen dat nitratt- en ureumstikstof bevat, eventueel bovendien amoniumstikstof.	Ten minste : 20 % stikstof voor het totaal der toegelaten stikstofvormen waarvan ten minste 2 % nitraatstikstof en ten minste 4 % ureumstikstof.	Minimum : Nitraatstikstof Ureumstikstof, eventueel bovendien ammoniumstikstof, voor zover het gehalte ten minste 1 % bedraagt.
HOOFDSTUK I. b. <i>FOSFORZUURMESTSTOFFEN</i>			
Na de rubriek « Superfosfaat » wordt onderstaande rubriek ingelast :			
Verrijkt superfosfaat Dubbel superfosfaat	Produkt verkregen, hetzij door de chemische reacties van mineraal fosfaat met zwavelzuur en fosforzuur, hetzij door het mengen van superfosfaat met geconcentreerd superfosfaat en dat als hoofdzakelijk bestanddeel monocalciumfosfaat bevat.	Ten minste : 25 % forforzuuranhydride oplosbaar in water.	Minimum : Fosforzuuranhydride oplosbaar in water.

B. TABLEAU DES ENGRAIS

CHAPITRE I. a. ENGRAIS AZOTES			
La liste est complétée in fine par la rubrique suivante :			
Dénomination	Description	Critères (normes)	Qualités substantielles ou constituants déterminant la valeur dont les teneurs sont à garantir
Engrais azoté mélangé	Mélange d'engrais azotés chimiques contenant de l'azote nitrique et de l'azote uréique, éventuellement en outre de l'azote ammoniacal.	Au moins : 20 % d'azote pour l'ensemble des formes azotées admises dont au moins 2 % d'azote nitrique et au moins 4 % d'azote uréique.	Minimum : Azote nitrique, azote uréique, éventuellement en outre azote ammoniacal, pour autant que cette teneur atteigne au moins 1 %.
CHAPITRE I. b. ENGRAIS PHOSPHATES			
La rubrique suivante est ajoutée après la rubrique « Superphosphate » :			
Super-phosphate enrichi	Produit obtenu soit par les réactions chimiques de phosphate minéral avec de l'acide sulfurique et de l'acide phosphorique, soit par mélange de superphosphate et de superphosphate concentré, et contenant comme composant essentiel du monophosphate de calcium.	Au moins : 25 % d'anhydride phosphorique soluble dans l'eau.	Minimum : Anhydride phosphorique soluble dans l'eau.
Super-phosphate double			

HOOFDSTUK I.

d. MESTSTOFFEN MET TWEE OF DRIE HOOFDZAKELIJKE HOEDANIGHEDEN

De tekst van de rubriek « Guano » vervalt en wordt door onderstaande vervangen :

<p>Guano (voorafgegaan of gevolgd door de naam van de streek van herkomst)</p>	<p>Produkt dat bestaat uit droge uitwerpselen van zeevogels en bevattende gebeurlijk uitgedroogde resten van die vogels. Dit produkt moet vrij zijn van mineraalfosfaat (natuurfosfaat).</p>	<p>Ten minste : 3 % ammonium- en organische stikstof samen ; 9 % fosforzuuranhydride oplosbaar in mineraalzuur.</p>	<p>Minimum : Amonium- en organische stikstof samen ; Fosforzuuranhydride oplosbaar in mineraalzuur. Facultatief : Kaliumoxide oplosbaar in water voor zover het gehalte ten minste 1 % bedraagt.</p>
--	--	---	--

HOOFDSTUK I. e. SAMENGESTELDE MESTSTOFFEN

Kolom d : de tekst van de rubriek « Fosforzuuranhydride » vervalt en wordt door het onderstaande vervangen :

- Fosforzuuranhydride met aanduiding van één der volgende oplosmiddelen : water, water en alkalisch ammoniumcitraat, alkalisch ammoniumcitraat. Bij de vermelding van een waarborg voor fosforzuuranhydride oplosbaar in water en alkalisch ammoniumcitraat, mag aangegeven worden, onder vorm van gewone breuk, welk deel oplosbaar is in water.

CHAPITRE I.

d. ENGRAIS CONTENANT DEUX OU TROIS QUALITÉS SUBSTANTIELLES

Le texte de la rubrique « Guano » est abrogé et remplacé par le libellé suivant :

Guano (suivi ou précédé du nom du pays d'origine)	Produit composé de déjections sèches d'oiseau de mer conte- nant éventuellement des restes desséchés de ces oiseaux. Ce produit doit être exempt de phosphate minéral (phosphate naturel).	Au moins : 3 % pour l'ensem- ble de l'azote ammoniacal et organique ; 9 % d'anhydride phosphorique soluble dans un acide minéral.	Minimum : Azote ammoniacal et azote organique réunis ; an- hydride phosphorique soluble dans un acide minéral. Facultativement : oxyde de po- tassium soluble dans l'eau pour autant que la teneur comporte au moins 1 %.
--	--	---	--

CHAPITRE I. e. ENGRAIS COMPOSÉS

Colonne d. : le texte de la rubrique « *Anhydride phosphorique* » est abrogé et remplacé par le libellé suivant :

- *Anhydride phosphorique* avec indication d'un des dissolvants suivants : eau, eau et citrate d'ammonium alcalin, citrate d'ammonium alcalin. A l'indication d'une garantie soluble eau et citrate d'ammonium alcalin on peut ajouter, mais uniquement sous forme de fraction ordinaire, quelle partie est soluble dans l'eau.

WIJZIGINGSBLADEN
van reeds vroeger verschenen afleveringen
der Basisteksten

FEUILLETS MODIFIES
des suppléments aux Textes de base
parus antérieurement

BENELUX BASIS TEKSTEN

INDELING VAN DE 6 DELEN

(tot en met de 32° Aanvulling — juli 1969)

DEEL 1 : BASIS-VERDRAGEN VAN DE ECONOMISCHE UNIE ORGANISATIESCHEMA VAN DE ECONOMISCHE UNIE

UNIE-VERDRAG (met Overgangsovereenkomst, bijbehorende Protocollen en Commentaar) - 111 blz.

INTERPARLEMENTAIRE RAAD - 18 blz.

ARBEID - 8 blz.

KAPITAALVERKEER - 5 blz.

OPENBARE AANBESTEDINGEN - 14 blz.

PERSONENVERKEER - 15 blz.

VESTIGING - 9 blz.

DOUANE EN BELASTINGEN - 61 blz.

LANDBOUW - 3 blz.

BEGROTING VAN DE UNIE - 9 blz.

MONETAIR - 7 blz.

REGERINGSCONFERENTIE 1969 - 20 blz.

UITGAVEN - 3 blz.

DEEL 2 : BESCHIKKINGEN EN AANBEVELINGEN van het Comité van Ministers van 3 november 1960 t/m 18 januari 1967 - blz. 1 - 634

DEEL 3 : BESCHIKKINGEN EN AANBEVELINGEN van het Comité van Ministers van 12 april 1967 t/m 31 december 1968 - blz. 635 - 1074

DEEL 4 : JURIDISCHE ZAKEN

BENELUX-HOF - 91 blz.

VERZEKERING MOTORRIJTUIGEN - 59 blz.

AGENTUUROVEREENKOMST - 33 blz.

UITLEVERING - 53 blz.

UITVOERING STRAFVONNISSEN - 73 blz.

ADVOCATUUR - 11 blz.

DEEL 5 : SPECIALE OVEREENKOMSTEN

WARENMERKEN - 69 blz.

TEKENINGEN OF MODELLEN - 55 blz.

IN-, UIT- EN DOORVOER - 39 blz.

ADMINISTRATIEVE EN STRAFRECHTELIJKE SAMENWERKING - 80 blz.

DEEL 6 : BESCHIKKINGEN EN AANBEVELINGEN van het Comité van Ministers van 1969 af - blz. 1075 e.v.

TEXTES DE BASE BENELUX

REPARTITION DES TEXTES DANS LES 6 TOMES (jusqu'au 32° supplément — juillet 1969)

- TOME 1 : TRAITES DE BASE DE L'UNION ECONOMIQUE**
ORGANIGRAMME DE L'UNION ECONOMIQUE
TRAITE D'UNION (avec Convention transitoire, Proto-
coles annexes et Commentaire) - 111 pages
CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE - 18 pages
TRAVAIL - 8 pages
CAPITAUX - 5 pages
ADJUDICATIONS PUBLIQUES - 14 pages
CIRCULATION DES PERSONNES - 15 pages
ETABLISSEMENT - 9 pages
DOUANES ET FISCALITE - 61 pages
AGRICULTURE - 3 pages
BUDGET DE L'UNION - 9 pages
MONETAIRE - 7 pages
CONFERENCE INTERGOUVERNEMENTALE 1969 -
20 pages
PUBLICATIONS - 3 pages
- TOME 2 : DECISIONS ET RECOMMANDATIONS** du Comité de
Ministres du 3 novembre 1960 au 18 janvier 1967 - pages
1 à 634
- TOME 3 : DECISIONS ET RECOMMANDATIONS** du Comité de
Ministres du 12 avril 1967 au 31 décembre 1968 - pages
635 à 1074
- TOME 4 : AFFAIRES JURIDIQUES**
COUR BENELUX - 91 pages
ASSURANCE AUTOMOBILES - 59 pages
CONTRAT D'AGENCE - 33 pages
EXTRADITION - 53 pages
EXECUTION DECISIONS PENALES - 73 pages
PROFESSION D'AVOCAT - 11 pages
- TOME 5 : CONVENTIONS SPECIALES**
MARQUES DE PRODUITS - 69 pages
DESSINS OU MODELES - 55 pages
IMPORTATION, EXPORTATION ET TRANSIT - 39
pages
COOPERATION ADMINISTRATIVE ET JUDICIAIRE -
80 pages
- TOME 6 : DECISIONS ET RECOMMANDATIONS** du Comité de
Ministres à partir de 1969 - pages 1075 et ss.

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 25 MEI 1964
INZAKE
BEPAAALDE TECHNISCHE EISEN
VOOR MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS
EN OPLEGGERS,

M (64) 9

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 25 MAI 1964
CONCERNANT
CERTAINES CONDITIONS TECHNIQUES
RELATIVES AUX VEHICULES AUTOMOTEURS,
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES,

M (64) 9

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS VAN DE BENELUX
ECONOMISCHE UNIE INZAKE BEPAALDE TECHNISCHE
EISEN VOOR MOTORRIJTUIGEN, AANHANGWAGENS EN
OPLEGGERS,

M (64) 9

*(Aangevuld bij Beschikkingen M (64) 17, zie blz. 490,
M (69) 15, zie blz. 1104 en M (69) 16, zie blz. 1115)
(Gewijzigd bij Beschikkingen M (66) 27, zie blz. 606, M (67) 16,
zie blz. 695, M (67) 23, zie blz. 764 en M (68) 43, zie blz. 962)*

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 7, 8, 85, 86 en 87 van het Unieverdrag ;
Gelet op artikel 9 van het Uitvoeringsprotocol ;

Overwegende dat het, in afwachting van een eventuele overeenkomst in een meer internationaal kader, wenselijk gebleken is bepaalde technische eisen voor motorrijtuigen, aanhangwagens en opleggers welke in de landen van de Benelux zijn toegelaten, met elkaar in overeenstemming te brengen ;

Heeft het volgende beslist :

HOOFDSTUK I

**Categorieën van voertuigen waarop
de onderhavige beschikking betrekking heeft**

Artikel 1

De onderhavige beschikking betreft de navolgende categorieën van voertuigen :

Categorie A :

Motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van meer dan 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES DE L'UNION ECONOMIQUE
BENELUX CONCERNANT CERTAINES CONDITIONS
TECHNIQUES RELATIVES AUX VEHICULES AUTO-
MOTEURS, REMORQUES ET SEMI-REMORQUES,
M (64) 9

*(Complétée par les Décisions M (64) 17, voir page 490,
M (69) 15, voir page 1104 et M (69) 16, voir page 1115)
(Modifiée par les Décisions M (66) 27, voir page 606,
M (67) 16, voir page 695, M (67) 23, voir page 764 et M (68) 43,
voir page 962)*

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 7, 8, 85, 86 et 87 du Traité d'Union ;

Vu l'article 9 du Protocole d'exécution ;

Considérant qu'il est apparu souhaitable, en attendant la conclusion éventuelle d'une convention dans un cadre international plus général, d'harmoniser certaines conditions techniques relatives aux véhicules automoteurs, remorques et semi-remorques admis dans les pays du Benelux ;

A pris la décision suivante :

CHAPITRE I

Catégories de véhicules faisant l'objet
de la présente décision

Article 1^{er}

La présente décision concerne les catégories de véhicules suivantes :

Catégorie A :

Véhicules automoteurs, aménagés pour le transport de plus de 8 personnes, non compris le conducteur.

Categorie B :

Motorrijtuigen, ingericht voor het vervoer van ten hoogste 8 personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Categorie C :

Motorrijtuigen niet behorende tot de categorieën A en B, met uitzondering evenwel van de rijwielen met hulpmotor, de motorrijwielen, de motorrijtuigen op 3 of 4 wielen waarvan het ledig gewicht ten hoogste 400 kg bedraagt, en de motorrijtuigen bestemd voor bijzonder gebruik welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

Categorie D :

Aanhangwagens en opleggers bestemd om door motorrijtuigen behorende tot een der hierboven genoemde categorieën te worden voortbewogen, met uitzondering van de aanhangwagens en opleggers bestemd voor bijzonder gebruik, welke in de respectievelijke landen onder een uitzonderingsbepaling vallen.

HOOFDSTUK II

Technische eisen toepasselijk op alle in artikel 1 genoemde categorieën van voertuigen

Artikel 2

Maximale afmetingen

De voertuigen moeten voldoen aan de in de hiernavolgende tabel opgenomen afmetingen.

792

AANBEVELING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 29 JANUARI 1968
BETREFFENDE DE REGLEMENTERING INZAKE
HET INTRA-BENELUXVERKEER VAN
MESTSTOFFEN, KALKMESTSTOFFEN,
ORGANISCHE BODEMVERBETERENDE MIDDELEN
EN AANVERWANTE WAREN

M (68) 12

RECOMMANDATION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 29 JANVIER 1968
CONCERNANT LA REGLEMENTATION
RELATIVE AUX ECHANGES INTRA-BENELUX
D'ENGRAIS, D'ENGRAIS CALCAIRES,
D'AMENDEMENTS ORGANIQUES DU SOL
ET DE MARCHANDISES CONNEXES

M (68) 12

Aanbeveling
van het Comité van Ministers
van de Benelux Economische Unie
betreffende de reglementering inzake het intra-Benelux-
verkeer van meststoffen, kalkmeststoffen,
organische bodemverbeterende middelen
en aanverwante waren
M (68) 12

*(Gewijzigd en aangevuld bij Aanbeveling M (69) 17 van
14 april 1969, zie blz. 1130)*

Het Comité van Ministers van de Benelux Economische Unie,
Gelet op de artikelen 3 en 6 van het Unieverdrag,

Overwegende dat de wetgevingen inzake meststoffen, kalkmeststoffen, organische bodemverbeterende middelen en aanverwante waren dienen te worden gecoördineerd,

Beveelt aan :

Enig artikel

De Regeringen der drie Beneluxlanden worden uitgenodigd:

- a) hun wetgevingen inzake meststoffen, kalkmeststoffen, organische bodemverbeterende middelen en aanverwante waren aan te passen aan bijgaande Reglementering, uiterlijk op 1 november 1968 ;
- b) zoveel mogelijk na te streven dat, in het belang van een vrij handelsverkeer tussen de drie Beneluxlanden, gevolg wordt gegeven aan een overeenstemming die op het gebied van de hierna te noemen onderwerpen wordt bereikt :
 1. de voorwaarden waaronder een bepaalde waar of partij daarvan, aangeboden om op welke wijze ook, de plantengroei te bevorderen, doch niet vallende onder bovenbedoelde Reglementering, tot het vrije intra-Beneluxverkeer kan worden toegelaten ;

793

**Recommandation
du Comité de Ministres
de l'Union économique Benelux
concernant la réglementation relative aux
échanges intra-Benelux d'engrais,
d'engrais calcaires, d'amendements organiques du sol
et de marchandises connexes**

M (68) 12

*(Modifiée et complétée par la Recommandation M (69) 17
du 14 avril 1969, voir page 1130)*

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu les articles 3 et 6 du Traité d'Union,

Considérant qu'il convient de réaliser la coordination des législations relatives aux engrais, engrais calcaires, amendements organiques du sol et marchandises connexes,

Recommande :

Article unique

Les Gouvernements des trois pays du Benelux sont invités :

- a) à adapter leurs législations en matière d'engrais, d'engrais calcaires, d'amendements organiques du sol et de marchandises connexes à la Réglementation ci-annexée et ce au plus tard le 1^{er} novembre 1968.
- b) à promouvoir autant que possible, dans l'intérêt de la libre circulation des marchandises entre les trois pays du Benelux, la mise en œuvre des accords réalisés sur les objets ci-après :
 1. les conditions auxquelles une marchandise déterminée, ou un lot de cette marchandise, présentée pour favoriser sous quelque forme que ce soit la production végétale mais ne relevant pas de la Réglementation susvisée, peut être admis au libre échange intra-Benelux ;

2. de voorwaarden waaronder ten aanzien van een bepaalde waar of partij daarvan kan worden afgeweken van het bepaalde onder 5 sub a van bovenbedoelde Reglementering ;
3. de oplossing van incidentele problemen, welke zich bij de uitvoering van bovenbedoelde Reglementering in de praktijk mochten voordoen.

Gedaan te Brussel, op 29 januari 1968.

De Voorzitter van het Comité van Ministers,

R. VAN ELSLANDE

921-924

BESCHIKKING
VAN HET COMITE VAN MINISTERS
VAN 28 MAART 1968
INZAKE DE GEMEENSCHAPPELIJKE
HANDELSPOLITIEK

M (68) 1

*(Krachtens artikel 1 van Beschikking M (69) 2 treedt de
niet gepubliceerde Beschikking M (69) 1 met ingang
van 1 januari 1969 in de plaats van Beschikking M (68) 1)
(zie blz. 1075)*

DECISION
DU COMITE DE MINISTRES
DU 28 MARS 1968
RELATIVE A LA POLITIQUE
COMMERCIALE COMMUNE

M (68) 1

*(En vertu de l'article 1^{er} de la Décision M (69) 2, la Décision
M (68) 1 est abrogée et remplacée, à partir du
1^{er} janvier 1969, par la Décision non publiée M (69) 1)
(voir page 1075)*

925-942

BENELUXLIJST VAN DE
LANDBOUWPRODUKTEN EN VOEDINGS-
MIDDELEN WAAROP HOOFDSTUK 3
VAN DE OVERGANGSOVEREENKOMST
VAN TOEPASSING IS,
VASTGESTELD OP 28 MAART 1968

M (68) 10

*(Krachtens artikel 1 van Beschikking M (69) 2 treedt de
niet gepubliceerde Beschikking M (69) 1 met ingang
van 1 januari 1969 in de plaats van deze lijst)
(zie blz. 1075)*

LISTE BENELUX DES
PRODUITS AGRICOLES ET ALIMENTAIRES
AUXQUELS S'APPLIQUE LE CHAPITRE 3
DE LA CONVENTION TRANSITOIRE,
ARRÊTÉE LE 28 MARS 1968

M (68) 10

*(En vertu de l'article 1^{er} de la Décision M (69) 2, la liste
M (68) 10 est abrogée et remplacée, à partir du
1^{er} janvier 1969, par la Décision non publiée M (69) 1)
(voir page 1075)*

BENELUX ECONOMISCH EN
STATISTISCH
KWARTAALBERICHT

Deze driemaandelijkse publikatie bevat een artikelengedeelte en een statistisch gedeelte.

In eerstgenoemd gedeelte zijn op de actualiteit gerichte artikelen over Benelux-onderwerpen alsmede artikelen betrekking hebbend op het economische leven in de drie landen, opgenomen.

Het statistische gedeelte geeft in een aantal grafieken en tabellen een afgerond statistisch beeld van Benelux.

De prijs van deze publikatie bedraagt in jaarabonnement F 200 of f 15 (per nummer F 70 of f 5).

Voor de verkoopadressen raadplegen men de achterzijde van deze omslag.

NIET PERIODIEKE
PUBLIKATIES VAN HET
SECRETARIAAT-GENERAAL

Het Secretariaat-Generaal geeft ook niet periodieke publikaties uit o.m. op sociaal, financieel en statistisch gebied. De volledige lijst van de niet periodieke publikaties is verkrijgbaar op het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie, Regent-schapsstraat 39, Brussel 1.

BULLETTIN TRIMESTRIEL
ECONOMIQUE ET
STATISTIQUE BENELUX

Ce bulletin trimestriel comporte deux parties : l'une consacrée aux articles, l'autre à la statistique.

La première partie contient des articles qui traitent de sujets d'actualité concernant le Benelux ainsi que des articles sur la vie économique dans les trois pays.

L'autre partie établit, en graphiques et en tableaux, un aperçu statistique général du Benelux.

Le prix de l'abonnement annuel au bulletin s'élève à F 200 ou f 15 (le numéro : F 70 ou f 5).

Pour les adresses des bureaux de vente, prière de consulter le dos de la présente couverture.

PUBLICATIONS
NON PERIODIQUES
DU SECRETARIAT GENERAL

Le Secrétariat général édite également des publications non périodiques traitant notamment de questions sociales, financières et statistiques. La liste complète de ces publications peut être obtenue au Secrétariat général de l'Union économique Benelux, 39, rue de la Régence, Bruxelles 1.

PRIJZEN

Het **Benelux-Publikatieblad** kost F 0,75 per bedrukte bladzijde.

Facturering van abonnementen geschiedt per trimester.

Dit nummer kost fl 6,30 of F 90.— (+ fl 3,25 of F 45 voor plastic band n° 6).

De volledige verzameling der **Benelux-Basisteksten** (t/m de 32^e aanvulling, losbladig, in 6 plastic banden) kost fl 141,55 of F 2.021,—

PRIX

Le **Bulletin Benelux** coûte F 0,75 la page imprimée.

Les abonnements sont facturés par trimestre.

Le présent numéro coûte F 90.— (+ F 45 pour reliure en plastic n° 6).

La collection complète des **Textes de base Benelux** (y compris le 32^{me} supplément, sur feuillets mobiles, 6 reliures en plastic) coûte F 2.021,—

KANTOREN voor VERKOOP en ABONNEMENTEN:

België

BELGISCH STAATSBLAD

Leuvenseweg, 40, Brussel 1.

Uitsluitend door overschrijving van het verschuldigde bedrag op PCR 50.80 van het Bestuur van het Belgisch Staatsblad te Brussel.

*Nederland, Luxemburg en
derde landen*

STAATSUITGEVERIJ

Chr. Plantijnstraat, 's-Gravenhage

BUREAUX de VENTE et d'ABONNEMENTS:

Belgique

MONITEUR BELGE

40, rue de Louvain, Bruxelles 1.

Exclusivement par virement au CCP 50.80 de la Direction du Moniteur belge à Bruxelles.

*Pays-Bas, Luxembourg et
pays tiers*

STAATSUITGEVERIJ

Chr. Plantijnstraat, La Haye