

No. 29394

---

**AUSTRALIA  
and  
UNITED STATES OF AMERICA**

**Exchange of notes constituting an agreement concerning  
meat exports by Australia to the United States of America  
during 1992. Washington, 20 July and 19 August 1992**

*Authentic text: English.*

*Registered by Australia on 16 December 1992.*

---

**AUSTRALIE  
et  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**

**Échange de notes constituant un accord relatif aux exporta-  
tions de viande par l'Australie aux États-Unis d'Amé-  
rique en 1992. Washington, 20 juillet et 19 août 1992**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Australie le 16 December 1992.*

EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING MEAT EXPORTS BY AUSTRALIA TO THE UNITED STATES OF AMERICA DURING 1992

I

THE UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE  
EXECUTIVE OFFICE OF THE PRESIDENT  
WASHINGTON, D.C.

July 20, 1992

Dear Ambassador Cook:

I have the honor to refer to discussions among representatives of our two governments relating to the importation into the United States for consumption of meats described below in paragraph 1 during calendar year 1992. In the context of those discussions, I have the honor to propose the following agreement between our two governments, which has the purpose of avoiding the imposition of quotas in 1992 under the Meat Import Act of 1979:

1. For purposes of the Agreement, the term "such meats" shall mean: (A) fresh, chilled, or frozen bovine meat (items 0201.10.00, 0201.20.60, 0201.30.60, 0202.10.00, 0202.20.60, and 0202.30.60 of the Harmonized Tariff Schedule of the United States (HTS)); (B) fresh, chilled, or frozen meat of goats and sheep, except lambs (items 0204.21.00, 0204.22.40, 0204.23.40, 0204.41.00, 0204.42.40, 0204.43.40, and 0204.50.00 of the HTS); (C) processed meat of beef or veal other than high quality beef cuts (items 0201.20.40, 0201.30.40, 0202.20.40, and 0202.30.40 of the HTS); and (D) meats which, but for processing in foreign trade zones, territories or possessions of the United States prior to entry, or withdrawal from warehouse, for consumption in the United States customs territory, would fall within the above descriptions (and items of the HTS) upon such entry, or withdrawal from warehouse, for consumption.

2. The Government of Australia, in response to the request of the Government of the United States of America, and without prejudice to its rights under the General Agreement on Tariffs and Trade,<sup>2</sup> agrees to take such action as may be necessary to limit the quantity of such meats exported from Australia to the United States of America as direct shipments or shipments on a through bill of lading in such a manner that the quantity of such meats entered, or withdrawn from warehouse, for consumption into the United States customs territory during calendar year 1992 shall not exceed 736.8 million pounds, or such greater quantity as may result from adjustments pursuant to paragraph 4.

<sup>1</sup> Came into force on 19 August 1992, the date of the note in reply, in accordance with the provisions of the said notes.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 55, p. 187.

3. The Government of the United States of America may issue regulations limiting to 736.8 million pounds, or such greater quantity as may result from adjustments pursuant to paragraph 4, the quantity of such meats from Australia which, during calendar year 1992, may be entered, or withdrawn from warehouse, for consumption whether such meats were shipped directly or indirectly. It is understood that United States Customs Service statistics of entries, or withdrawals from warehouse, for consumption will be used for purposes of this Agreement. Such statistics shall not include meats that have been refused entry because of failure to meet appropriate standards prescribed pursuant to the Federal Meat Inspection Act, and those meats shall not be regarded as part of the quantity described in paragraph 2, as it may be increased pursuant to paragraph 4. It is also understood that the Government of the United States of America will consult with the Government of Australia should any such regulations (other than those directing the United States Customs Service to alter its entry procedures and to prohibit entry of transshipped meat) be required.

4. The Government of the United States of America shall increase the permissible total quantity of imports of such meats into the United States during calendar year 1992 from Australia in the event of any shortfalls in imports from other supplying countries. Imports of such meats during calendar year 1992 from countries that have not entered into, and are not expected to enter into, agreements with the Government of the United States of America limiting imports of such meats into the United States of America during calendar year 1992, are projected to total 127.5 million pounds. If it is subsequently estimated by the Government of the United States of America that there will be a shortfall in collective imports from these supplying countries, the Government of the United States of America shall, no later than November 15, 1992, reallocate such a shortfall to countries that have entered into agreements with the Government of the United States of America. After consultations with the government of the country or countries involved, the Government of the United States of America may declare a shortfall for any of the countries that have entered into agreements. In the event a shortfall is declared, the Government of the United States of America shall reallocate such shortfall to countries that have entered into agreements on the basis of the average level of shipments of such meats attained by those countries in the most recent five years during which such shipments were unrestrained.

5. The Government of Australia and the Government of the United States of America shall consult promptly upon the request of either government regarding any matter involving the application, interpretation, or implementation of this Agreement and regarding any increase in the total quantity of imports from Australia permissible under this Agreement, including reallocation of any shortfall.

6. (A) To enable both governments to follow progress under this Agreement, the Government of the United States of America shall provide to the Government of Australia as soon as possible after the end of each week, U.S. Customs Service statistical information concerning imports of such meats from all supplying countries.

(B) As soon as possible after the end of each month, the Government of Australia shall provide to the Government of the United States of America details of scheduled arrivals to December 31, 1992, ship-by-ship and port-by-port, based on actual loadings in Australia.

I have the honor to propose that, if the foregoing is acceptable to the Government of Australia, this note and your Excellency's confirmatory reply constitute an Agreement between our two governments that shall enter into force on the date of your reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

Sincerely,

[Signed]

MICHAEL H. MOSKOW  
Acting

His Excellency Michael John Cook  
Ambassador of Australia  
Washington, D.C.

## II

EMBASSY OF AUSTRALIA  
WASHINGTON, D.C.

August 19, 1992

Dear Ambassador Moskow,

I have the honour to refer to your note dated 20 July 1992, relating to the limitation of Australian exports of meat to the United States of America, which reads as follows:

*[See note I]*

I have the honour to confirm that the foregoing is acceptable to the Government of Australia and that your letter and this reply shall constitute an Agreement on the matter between our two Governments which shall enter into force on the date of this reply.

Yours sincerely,

*[Signed]*

MICHAEL J. COOK  
Ambassador

The Honorable Michael H. Moskow  
Deputy United States Trade Representative  
Office of the US Trade Representative  
Washington, D.C.

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ÉCHANGE DE NOTES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNE-  
MENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AUX EXPOR-  
TATIONS DE VIANDE PAR L'AUSTRALIE AUX ÉTATS-UNIS  
D'AMÉRIQUE EN 1992

I

LE REPRÉSENTANT COMMERCIAL DES ÉTATS-UNIS  
CABINET DU PRÉSIDENT  
WASHINGTON, D.C.

Le 20 juillet 1992

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer aux entretiens qui ont eu lieu entre des représentants de nos deux Gouvernements au sujet de l'importation aux Etats-Unis, à des fins de consommation, des viandes visées au paragraphe 1 ci-dessous au cours de l'année civile 1992. Dans le contexte de ces entretiens, j'ai l'honneur de proposer la conclusion entre nos deux Gouvernements de l'Accord ci-après destiné à éviter l'imposition de contingents en 1992, en vertu de la loi des Etats-Unis sur les importations de viande de 1979 :

1. Aux fins du présent Accord, l'expression « lesdites viandes » désigne : *a*) la viande de bœuf fraîche, réfrigérée ou congelée [rubriques 0201.10.00, 0201.20.60, 0201.30.60, 0202.10.00, 0202.20.60, et 0202.30.60 du Tarif douanier harmonisé des Etats-Unis (HTS)]; *b*) les viandes de chèvre et de mouton fraîches, réfrigérées ou congelées, à l'exclusion de l'agneau [rubriques 0204.21.00, 0204.22.40, 0204.23.40, 0204.41.00, 0204.42.40, 0204.43.40 et 0204.50.00 du Tarif douanier harmonisé des Etats-Unis (HTS)]; *c*) les produits traités de bœuf et de veau autres que les morceaux de bœuf de premier choix [rubriques 0201.20.40, 0201.30.40, 0202.20.40 et 0202.30.40 du Tarif douanier harmonisé des Etats-Unis (HTS)]; et *d*) les viandes qui, si elles n'étaient traitées dans les zones, territoires ou possessions des Etats-Unis considérés comme des zones franches avant d'être entreposées pour être consommées à l'intérieur du territoire douanier des Etats-Unis, entreraient dans les catégories et rubriques du HTS, lors de leur entrée ou de leur retrait des entrepôts à des fins de consommation.

2. A la suite de la demande du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et sans préjudice de ses droits en vertu de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce<sup>2</sup>, le Gouvernement de l'Australie accepte de prendre toute mesure nécessaire pour limiter à 736,8 millions de livres, ou à tout chiffre supérieur qui pourra éventuellement être fixé comme suite aux ajustements prévus au para-

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 19 août 1992, date de la note de réponse, conformément aux dispositions desdites notes.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 55, p. 187.

graphe 4, la quantité de ces viandes exportées d'Australie vers les Etats-Unis d'Amérique en expédition directe ou par connaissance de plein parcours, qui sera entreposée ou retirée des entrepôts pour être consommée à l'intérieur du territoire douanier des Etats-Unis au cours de l'année civile 1992.

3. Le Gouvernement des Etats-Unis pourra promulguer des dispositions limitant à 736,8 millions de livres, ou à tout chiffre supérieur comme suite aux ajustements prévus au paragraphe 4, la quantité desdites viandes en provenance de l'Australie qui, au cours de l'année 1992, pourra être entreposée ou retirée des entrepôts pour être consommée, que ces viandes aient été expédiées directement ou indirectement. Il est entendu que les statistiques douanières des Etats-Unis relatives aux viandes entreposées ou retirées des entrepôts pour être consommées seront utilisées aux fins du présent Accord. Ces statistiques ne comprendront pas les viandes dont l'entrée aura été refusée parce qu'elles ne répondent pas aux normes prescrites par le « Federal Meat Inspection Act » tel qu'amendé, et ces viandes ne seront pas considérées comme faisant partie de la quantité visée au paragraphe 2, telle que révisée en hausse le cas échéant, en application du paragraphe 4. Il est également entendu que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique consultera le Gouvernement de l'Australie s'il s'avère nécessaire d'adopter certains règlements (autres que ceux régissant les services douaniers des Etats-Unis pour modifier les formalités d'entrée ou interdire l'importation de viandes transbordées).

4. Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique augmentera la quantité totale de viandes pouvant être importées d'Australie aux Etats-Unis pendant l'année civile 1992 ou répartira les déficits éventuels d'importation d'autres pays fournisseurs. Les importations de viandes en question provenant, durant l'année civile 1992, de pays qui n'ont pas conclu et ne concluront vraisemblablement pas d'accord avec le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique limitant les importations de telles viandes aux Etats-Unis d'Amérique durant l'année civile 1992, sont estimées à titre prévisionnel à 127,5 millions de livres. S'il prévoit ultérieurement un déficit dans le volume total des importations en provenance de ces pays fournisseurs, le Gouvernement des Etats-Unis répartira, au plus tard le 15 novembre 1992, un tel déficit entre les pays avec lesquels il a conclu des accords. Le Gouvernement des Etats-Unis peut, après consultation du Gouvernement du pays ou des pays intéressés, annoncer un déficit dans l'un des pays avec lesquels il a conclu un accord. En pareil cas, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique répartira ce déficit entre les pays qui lui sont liés par des accords, sur la base du niveau moyen des expéditions de telles viandes effectuées par ces pays au cours des cinq dernières années pendant lesquelles de telles expéditions n'ont pas été soumises à des limites.

5. Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique se consulteront dans les meilleurs délais, à la demande de l'un ou l'autre des Gouvernements, sur toute question ayant trait à l'application, l'interprétation ou l'exécution du présent Accord et relative à l'augmentation du volume total des importations en provenance de l'Australie autorisé par le présent Accord, y compris la répartition de tout volume correspondant à un déficit :

6. a) Pour permettre aux deux Gouvernements de suivre l'application du présent Accord, le Gouvernement des Etats-Unis fournira au Gouvernement de l'Australie, dans les meilleurs délais possibles à la fin de chaque semaine, des renseignements fournis par les services statistiques douaniers relatifs à l'importation des viandes visées précédemment en provenance de l'ensemble des pays fournisseurs;

b) Le plus tôt possible à la fin de chaque mois, le Gouvernement de l'Australie fournira au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique le détail des arrivages prévus jusqu'au 31 décembre 1992, pour chaque navire et chaque port, en fonction des chargements effectués en Australie.

J'ai l'honneur de proposer, si les dispositions qui précèdent recueillent l'agrément du Gouvernement de l'Australie, que la présente note et votre réponse affirmative constituent un Accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur à la date de votre réponse.

Veillez agréer, etc.

[Signé]

MICHAEL H. MOSKOW  
A. I.

Son Excellence Monsieur Michael John Cook  
Ambassadeur d'Australie  
Washington, D.C.



## II

AMBASSADE D'AUSTRALIE  
WASHINGTON, D.C.

Le 19 août 1992

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur de me référer à votre note en date du 20 juillet 1992 relative au contingentement des exportations de viande de l'Australie aux Etats-Unis d'Amérique, qui se lit comme suit :

[*Voir note I*]

J'ai l'honneur de vous confirmer que les dispositions qui précèdent rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Australie, qui accepte que votre note et la présente réponse constituent sur ce point un Accord entre nos deux Gouvernements, qui entrera en vigueur à la date de la présente réponse.

Veuillez agréer, etc.

L'Ambassadeur,

[*Signé*]

MICHAEL J. COOK

Monsieur Michael H. Moskow  
Représentant commercial adjoint des Etats-Unis  
Services du Représentant commercial des Etats-Unis  
Washington, D.C.

---



## **ANNEX A**

***Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc.,  
concerning treaties and international agreements  
registered  
with the Secretariat of the United Nations***

---

## **ANNEXE A**

***Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc.,  
concernant des traités et accords internationaux  
enregistrés  
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies***

## ANNEX A

## ANNEXE A

No. 2545. CONVENTION RELATING TO THE STATUS OF REFUGEES. SIGNED AT GENEVA, ON 28 JULY 1951<sup>1</sup>

N° 2545. CONVENTION RELATIVE AU STATUT DES RÉFUGIÉS. SIGNÉE À GENÈVE, LE 28 JUILLET 1951<sup>1</sup>

DECLARATION under article 1 (B)

DÉCLARATION en vertu de la section B de l'article 1

*Received on:*

*Reçue le :*

16 December 1992

16 décembre 1992

SLOVENIA

SLOVÉNIE

The text of the declaration reads as follows:

Le texte de la déclaration est libellé comme suit :

[TRANSDUCTION — TRANSLATION]

“As far as the succession of the Republic of Slovenia to the Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 is concerned, the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Slovenia suggests that the notification of succession be deemed as to include the declaration under Section B Article 1 of the Convention which was made by the former SFR Yugoslavia upon the deposit of its instrument of ratification.”

En ce qui concerne la succession de la République de Slovénie à la Convention relative au statut des réfugiés, le 28 juillet 1951, le Ministère des affaires étrangères de la République de Slovénie propose que la notification de la succession soit considérée comme incluant la déclaration, prévue à l'article premier de la section B de la Convention, qui a été faite par l'ex-RPF de Yougoslavie lors du dépôt de son instrument de ratification.

*Registered ex officio on 16 December 1992.*

*Enregistré d'office le 16 décembre 1992.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 189, p. 137; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 2 to 18, as well as annex A in volumes 1102, 1108, 1119, 1122, 1155, 1165, 1172, 1182, 1207, 1225, 1236, 1241, 1247, 1248, 1249, 1252, 1261, 1289, 1299, 1312, 1332, 1333, 1343, 1369, 1379, 1380, 1381, 1386, 1390, 1418, 1421, 1425, 1430, 1462, 1487, 1513, 1526, 1558, 1560, 1567, 1577, 1590, 1646, 1651, 1656, 1669, 1679, 1685, 1691 and 1696.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 189, p. 137; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 2 à 18, ainsi que l'annexe A des volumes 1102, 1108, 1119, 1122, 1155, 1165, 1172, 1182, 1207, 1225, 1236, 1241, 1247, 1248, 1249, 1252, 1261, 1289, 1299, 1312, 1332, 1333, 1343, 1369, 1379, 1380, 1381, 1386, 1390, 1418, 1421, 1425, 1430, 1462, 1487, 1513, 1526, 1558, 1560, 1567, 1577, 1590, 1646, 1651, 1656, 1669, 1679, 1685, 1691 et 1696.

No. 2640. CONVENTION BETWEEN THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE KINGDOM OF NORWAY FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO DEATH DUTIES. SIGNED AT OSLO, ON 17 DECEMBER 1949<sup>1</sup>

Nº 2640. CONVENTION ENTRE LA SUÈDE ET LA NORVÈGE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSION. SIGNÉE À OSLO, LE 17 DÉCEMBRE 1949<sup>1</sup>

No. 2643. CONVENTION BETWEEN THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE REPUBLIC OF FINLAND FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO DEATH DUTIES. SIGNED AT HELSINKI, ON 31 MARCH 1950<sup>2</sup>

Nº 2643. CONVENTION ENTRE LE ROYAUME DE SUÈDE ET LA FINLANDE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSION. SIGNÉE À HELSINKI, LE 31 MARS 1950<sup>2</sup>

No. 2659. AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF SWEDEN AND THE KINGDOM OF DENMARK FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO DEATH DUTIES. SIGNED AT STOCKHOLM, ON 27 OCTOBER 1953<sup>3</sup>

Nº 2659. CONVENTION ENTRE LE ROYAUME DE SUÈDE ET LE ROYAUME DE DANEMARK TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSION. SIGNÉE À STOCKHOLM, LE 27 OCTOBRE 1953<sup>3</sup>

#### TERMINATIONS (*Note by the Secretariat*)

The Government of Finland registered on 15 December 1992 the Convention between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden for the avoidance of double taxation with respect to taxes on inheritances and gifts signed at Helsinki on 12 September 1989.<sup>4</sup>

The said Agreement, which came into force on 19 August 1992, provides, in its article 15 (3), for the terminations of the above-mentioned Conventions of 17 December 1949, 31 March 1950, and the Agreement of 27 October 1953

(15 December 1992)

#### ABROGATIONS (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement finlandais a enregistré le 15 décembre 1992 la Convention entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède tendant à éviter la double imposition en matière de droits de successions et d'impôts sur les cadeaux signée à Helsinki le 12 septembre 1989<sup>4</sup>.

Ladite Convention, qui est entrée en vigueur le 19 août 1992, stipule au paragraphe 3 de son article 15, les abrogations des Conventions susmentionnées du 17 décembre 1949, du 31 mars 1950 et du 27 octobre 1953.

(15 décembre 1992)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 197, p. 197.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 197, p. 285.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 198, p. 111, and annex A in volume 917.

<sup>4</sup> See p. 67 of this volume.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 197, p. 197.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 197, p. 285.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 198, p. 111, et annexe A du volume 917.

<sup>4</sup> Voir p. 67 du présent volume.

No. 3521. AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE KINGDOM OF DENMARK FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO DEATH DUTIES. SIGNED AT COPENHAGEN, ON 18 JULY 1955<sup>1</sup>

N° 3521. CONVENTION ENTRE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE ROYAUME DE DANEMARK TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSIONS. SIGNÉE À COPENHAGUE, LE 18 JUILLET 1955<sup>1</sup>

No. 3910. AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF DENMARK AND THE KINGDOM OF NORWAY FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO DEATH DUTIES. SIGNED AT COPENHAGEN, ON 23 MAY 1956<sup>2</sup>

N° 3910. CONVENTION ENTRE LE ROYAUME DU DANEMARK ET LE ROYAUME DE NORVÈGE TENDANT À ÉVITER LA DOUBLE IMPOSITION EN MATIÈRE DE DROITS DE SUCCESSION. SIGNÉE À COPENHAGUE, LE 23 MAI 1956<sup>2</sup>

#### TERMINATIONS (*Note by the Secretariat*)

The Government of Finland registered on 15 December 1992 the Convention between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden for the avoidance of double taxation with respect to taxes on inheritances and gifts signed at Helsinki on 12 September 1989.<sup>3</sup>

The said Agreement, which came into force on 19 August 1992, provides, in its article 15 (3), for the terminations of the above-mentioned Agreements of 18 July 1955 and 23 May 1956.

(15 December 1992)

#### ABROGATIONS (*Note du Secrétariat*)

Le Gouvernement finlandais a enregistré le 15 décembre 1992 la Convention entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède tendant à éviter la double imposition en matière de droits de successions et d'impôts sur les cadeaux signée à Helsinki le 12 septembre 1989<sup>3</sup>

Ladite Convention, qui est entrée en vigueur le 19 août 1992, stipule au paragraphe 3 de son article 15, les abrogations des Conventions susmentionnées du 18 juillet 1955 et du 23 mai 1956.

(15 décembre 1992)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 250, p. 149, and annex A in volume 1030.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 271, p. 75.

<sup>3</sup> See p. 67 of this volume.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 250, p. 149, et annexe A du volume 1030.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 271, p. 75.

<sup>3</sup> Voir p. 67 du présent volume.

No. 4789. AGREEMENT CONCERNING THE ADOPTION OF UNIFORM CONDITIONS OF APPROVAL AND RECIPROCAL RECOGNITION OF APPROVAL FOR MOTOR VEHICLE EQUIPMENT AND PARTS. DONE AT GENEVA, ON 20 MARCH 1958<sup>1</sup>

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 36<sup>2</sup> annexed to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Government of Spain and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 14 July 1992. They came into force on 14 December 1992, in accordance with article 12 (1) of the Agreement.

The text of Regulation No. 36 as amended ("*Revision 1 incorporating the 03 series of amendments*") reads as follows:

Regulation No. 36

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL  
OF LARGE PASSENGER VEHICLES WITH REGARD  
TO THEIR GENERAL CONSTRUCTION

1. SCOPE.

This Regulation applies to single-deck rigid or articulated vehicles designed and constructed for the carriage of persons and having a capacity in excess of 16 passengers, whether seated or standing, in addition to the driver, and having an overall width exceeding 2.30 metres. At the request of the manufacturer, approvals may be granted to vehicles having an overall width of 2.30 metres or less if such vehicles comply with the provisions of this Regulation.

2. DEFINITIONS.

For the purpose of this Regulation:

- 2.1. "**Vehicle**" means a vehicle designed and equipped for the public transport of more than sixteen passengers. There are three Classes of vehicles:

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; vol. 516, p. 378 (rectification of the authentic English and French texts of article 1 (8)); vol. 609, p. 290 (amendment to article 1 (1)); and vol. 1059, p. 404 (rectification of the authentic French text of article 12 (2)); for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 18, as well as annex A in volumes 1106, 1110, 1111, 1112, 1122, 1126, 1130, 1135, 1136, 1138, 1139, 1143, 1144, 1145, 1146, 1147, 1150, 1153, 1156, 1157, 1162, 1177, 1181, 1196, 1197, 1198, 1199, 1205, 1211, 1213, 1214, 1216, 1218, 1222, 1223, 1224, 1225, 1235, 1237, 1240, 1242, 1247, 1248, 1249, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1380, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695 and 1696.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 997, p. 429; vol. 1261, p. 435, and vol. 1436, No. A-4789.

Class I : city buses  
 Class II : interurban buses or coaches  
 Class III : touring coaches

A vehicle may be regarded as belonging in more than one Class. In such a case it may be approved for each Class to which it corresponds;

- 2.1.1. "Vehicle of Class I" means a city bus; a vehicle of this Class has seats and spaces for standing passengers;
- 2.1.2. "Vehicle of Class II" means an inter-urban bus or coach; a vehicle of this Class may have provision for standing passengers, but only in the gangway;
- 2.1.3. "Vehicle of Class III" means a touring coach; a vehicle of this Class has no provision for standing passengers;
- 2.1.4. "Articulated bus or coach" means a vehicle which consists of two or more rigid sections which articulate relative to one another; the passenger compartments of each section intercommunicate so that passengers can move freely between them; the rigid sections are permanently connected so that they can only be separated by an operation involving facilities which are normally only found in a workshop;
- 2.2. "Vehicle type" means vehicles which do not differ essentially with regard to the constructional features specified in this Regulation;
- 2.3. "Approval of a vehicle" means the approval of a vehicle type with regard to the constructional features specified in this Regulation;
- 2.4. "Service door" means a door used by passengers in normal circumstances with the driver seated;
- 2.5. "Double door" means a door affording two, or the equivalent of two, access passages;
- 2.6. "Emergency door" means a door additional to the service door(s) intended for use by passengers as an exit only exceptionally and, in particular, in an emergency;
- 2.7. "Emergency window" means a window, not necessarily glazed, intended for use as an exit by passengers in an emergency only.
- 2.8. "Double window" means an emergency window which, when divided into two by an imaginary vertical line (or plane), exhibits two parts each of which complies as to dimensions and access with the requirements applicable to a normal emergency window;
- 2.9. "Escape hatch" means a roof-opening intended for use as an exit by passengers in an emergency only;
- 2.10. "Emergency exit" means an emergency door, emergency window or escape hatch;
- 2.11. "Exit" means a service door or emergency exit;
- 2.12. "Floor or deck" means that part of the bodywork whose upper surface supports standing passengers, the feet of seated passengers and the driver, and the seat mountings, .
- 2.13. "Gangway" means the space providing access by passengers from any seat or row of seats to any other seat or row of seats or to any access passage from or to any service door; it does not include:
- 2.13.1. the space extending 30 cm in front of any seat.



- 2 13.2. the space above the surface of any step or staircase, or
- 2 13.3. any space which affords access solely to one seat or one row of seats;
- 2 14. "Access passage" means the passage through a doorway to a gangway.
- 2 15. "Driver's compartment" means the space intended for the driver's exclusive use and containing the driver's seat, the steering wheel, controls, instruments and other devices necessary for driving the vehicle.
- 2 16. "Unladen kerb mass" means the mass of the vehicle in running order, unoccupied and unladen but complete with fuel, coolant, lubricant, tools and spare wheel, if any;
- 2 17. "Technical maximum mass" means the technically permissible maximum mass declared by the manufacturer of the vehicle and recognized by the administration granting approval. (This mass may be greater than the "permissible maximum mass" to be prescribed by national administrations.)
- 2 18. "Passenger" means a person other than the driver or a member of the crew;
- 2 19. "Passenger compartment" means the space intended for passengers' use excluding any space occupied by fixed appliances such as bars, kitchenettes or toilets;
- 2 20. "Automatically operated service door" means a power-operated service door which can be opened (other than by means of emergency controls) only after a control is operated by a passenger, and after activation of the controls by the driver, and which closes again automatically;
- 2 21. "Starting prevention device" means a device which prevents the vehicle being driven away from rest when a door is not fully closed;
- 2 22. "Driver operated service door" means a service door which normally is opened and closed by the driver.

### 3. APPLICATION FOR APPROVAL.

- 3.1 The application for approval of a vehicle type with regard to its constructional features shall be submitted by the vehicle manufacturer or by his duly accredited representative.
- 3.2. It shall be accompanied by the undermentioned documents in triplicate and by the following particulars:
- 3.2.1. a detailed description of the vehicle type with respect to its structure, dimensions, configuration and constituent materials;
- 3.2.2. drawings of the vehicle and its interior arrangement; and
- 3.2.3. particulars of
- 3 2.3.1. the technical maximum mass (PT) (kg). "In the case of an articulated bus or coach, it shall be given separately for each rigid portion;"
- 3.2.3.2. the technical maximum mass for each axle (kg);
- 3.2 3.3. the unladen kerb mass of the vehicle;
- 3 2.4. provision made, if any for the carriage of baggage or goods;

- 3.2.5 where one or more baggage compartments have been provided for baggage other than hand baggage, the total volume of such compartments ( $V$ ) ( $m^3$ ) and the total mass of the baggage that they can contain ( $B$ ) (kg);
- 3.2.6. where the vehicle is equipped to carry baggage on the roof, the total surface area available for such baggage ( $VX$ ) ( $m^2$ ) and the total mass of baggage that can be placed on it ( $BX$ ) (kg);
- 3.2.7. the horizontal projection of the total surface area intended for seated and standing passengers ( $S_0$ ) ( $m^2$ );
- 3.2.8. the horizontal projection of the total surface area intended for standing passengers ( $S_1$ ) ( $m^2$ ) in accordance with paragraph 5.2;
- 3.2.9. the number of passenger and crew seats (if any) ( $A$ );
- 3.2.10. the intended total number of passengers ( $N$ );
- 3.2.11. the class or classes for which approval is requested.
- 3.3. A vehicle representative of the type to be approved shall be submitted to the technical service responsible for conducting the approval tests.
4. APPROVAL.
- 4.1. If the vehicle submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraph 5 below, approval of that vehicle type shall be granted.
- 4.2. An approval number shall be assigned to each vehicle type approved. Its first two digits (at present O3, corresponding to the O3 series of amendments which entered into force on 14 December 1992) shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendment made to the Regulation at the time of issue of the approval. The same Contracting Party may not assign the same number to another vehicle type within the meaning of paragraph 2.2 above.
- 4.3. Notice of approval or of refusal or of extension of approval or production definitely discontinued of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.
- 4.4. There shall be affixed, conspicuously and in a readily accessible place specified on the approval form, to every vehicle conforming to a vehicle type approved under this Regulation, an international approval mark consisting of:
- 4.4.1. a circle surrounding the letter "E" followed by the distinguishing number of the country which has granted approval. 1/ and

---

1/ 1 for Germany, 2 for France, 3 for Italy, 4 for the Netherlands, 5 for Sweden, 6 for Belgium, 7 for Hungary, 8 for the Czech Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (vacant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal and 22 for the Russian Federation, 23 for Greece, 24, 25 (vacant) and 26 for Slovenia. Subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, or in which they accede to that Agreement, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

- 4.4.2. the number of this Regulation, followed by the letter "R", a dash and the approval number, to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1; and
- 4.4.3. an additional symbol separated from the number of this Regulation by a vertical line and consisting of the Roman numeral(s) for the Class(es) in which the vehicle has been approved.
- 4.5. If the vehicle conforms to a vehicle type approved, under one or more other Regulations annexed to the Agreement, in the country which has granted approval under this Regulation, the symbol prescribed in paragraph 4.4.1 need not be repeated; in such a case, the regulation and approval numbers and the additional symbols of all the Regulations under which approval has been granted in the country which has granted approval under this Regulation shall be placed in vertical columns to the right of the symbol prescribed in paragraph 4.4.1.
- 4.6. The approval mark shall be clearly legible and be indelible.
- 4.7. The approval mark shall be placed close to or on the vehicle data plate affixed by the manufacturer.
- 4.8. Annex 2 to this Regulation gives examples of arrangements of approval marks

## 5. SPECIFICATIONS.

### 5.1. Load distribution between axles and loading conditions

- 5.1.1. The load distribution of a stationary vehicle on level ground shall be determined in two conditions:
- 5.1.1.1. unladen, as specified in 5.1.3, and
- 5.1.1.2. laden, as specified in 5.1.4.
- 5.1.1.3. 20 per cent for articulated buses in both the unladen conditions specified in paragraph 5.1.1.1., and in laden condition, as specified in paragraph 5.1.1.2.
- 5.1.2. The front axle or axles shall carry not less than the percentage of mass shown in the table below:

Loading conditions	CLASS I		CLASS II		CLASS III	
	RIGID	ARTICULATED	RIGID	ARTICULATED	RIGID	ARTICULATED
UNLADEN	20	20	25	20	25	20
LADEN	25	20	25	20	25	20

- 5.1.3. Unladen, for the purpose of this paragraph (5.1), and paragraph 5.3, means the vehicle in the condition described in paragraph 2.16 (unladen kerb mass) with the addition of 75 kg for the mass of the driver and 75 kg for the mass of the crew if there is a crew seat as described in paragraph 5.7.1.8. (PV) (kg)
- 5.1.4. Laden, for the purpose of this paragraph (5.1), means the vehicle unladen as described in paragraph 5.1.3 with the addition of a mass Q on each passenger seat, a number, corresponding to the authorised number of standing passengers, of masses Q uniformly distributed over the area S1, a mass equal to B uniformly distributed in the baggage compartments and, where appropriate, a mass equal to BX uniformly distributed over the surface area of the roof equipped for the carriage of baggage.

- 5 1 5 The values of Q for the different Classes of vehicle are specified in paragraph 5.3 below.
- 5 1.6. B (kg) shall have a numerical value not less than  $100 V$  ( $m^3$ ).
- 5.1.7 BX shall exert a pressure of not less than  $75 \text{ kg/m}^2$  over the whole surface area of the roof equipped for the carriage of baggage.
- 5.2. Area available for passengers
- 5 2.1 The total surface area  $S_0$  available for passengers is calculated by deducting from the total area of the vehicle:
- 5 2 1.1. the area of the driver's compartment;
- 5.2.1.2. the area of steps at doors and the area of any step with a depth of less than 30 cm;
- 5.2.1.3. the area of any part over which the vertical clearance is less than 135 cm measured from the floor (disregarding intrusions permitted according to paragraph 5.7.8.6.2); and
- 5.2.1.4. the area of any part of the articulated section(s) of an articulated bus or coach to which part access is prevented by handrails and/or partitions.
- 5 2.2. The surface area  $S_1$  available for standing passengers (only in the case of vehicles of Class I and Class II, in which the carriage of standing passengers is allowed) is calculated by deducting from  $S_0$ :
- 5.2.2.1. in vehicles of Class I and Class II:
- 5 2 2 1 1. the area of all parts of the floor in which the slope exceeds 8 per cent;
- 5 2 2 1 2. the area of all parts which are not accessible to a standing passenger when all the seats are occupied;
- 5 2.2.1.3 the area of all parts where the clear height above the floor is less than 190 cm or - in the case of the section of the gangway situated above and behind the rear axle, and the attaching parts thereof - less than 180 cm (hand-holds shall not be taken into account in this connection);
- 5.2.2.1.4. the area forward of a vertical plane passing through the centre of the seating surface of the driver's seat (in its rearmost position) and through the centre of the exterior rear-view mirror mounted on the opposite side of the vehicle; and,
- 5 2 2 1.5. the area 30 cm in front of any seat;
- 5.2.2.1.6. any part of the surface of the floor (e.g. a corner or edge) on which it is not possible to place any part of a rectangle of 400mm x 300mm;
- 5.2.2.1.7. any surface which is not capable of circumscribing a rectangle of 400mm x 300mm; and
- 5 2 2 1.8. in vehicles of Class II, the area of all parts which are not part of a gangway.
- 5.3 Number of passengers accommodated
- 5 3.1. There shall be on the vehicle a number (A) of seating places which conform to the requirements of paragraph 5.7.8. If the vehicle is of Class I or Class II, the number A

shall be at least equal to the number of square metres of floor available for passengers and crew (if any) ( $S_0$ ) rounded down to the nearest whole number.

5.3.2 The total N of passengers accommodated shall be the following:

$$N \leq A + \frac{S_1}{S_{sp}} \leq \frac{PT-PV-75VX}{Q}$$

In the case of Class III vehicles  $S_1 = 0$

The values of Q and  $S_{sp}$  for the several Classes of vehicle are as follows:

CLASSE	Q (kg) mass of one passenger	$S_{sp}$ (m <sup>2</sup> /passenger) space needed for one standing passenger
Class I **/	68	0.125
Class II	71*/	0.15
Class III	71*/	no standing passenger

\*/ Including 3 kg of hand baggage.

\*\*/If a vehicle of Class II or Class III is approved as a Class I vehicle, the mass of luggage carried in luggage compartments accessible only from outside the vehicle is not taken into account.

5.3.3. When the vehicle is loaded with a number N of passengers and a mass B + BX of baggage the masses on each axle and the mass of the vehicle shall not exceed the value of their respective maximum technical masses.

5.4. (Not allocated)

#### 5.5. Protection against fire risks

##### 5.5.1. Engine compartment

5.5.1.1. No flammable sound-proofing material or material liable to become impregnated with fuel or lubricant shall be used in the engine compartment unless the material is covered by an impermeable sheet.

5.5.1.2. Precautions shall be taken, either by a suitable layout of the engine compartment or by the provision of drainage orifices, to avoid, so far as possible, the accumulation of fuel or lubricating oil in any part of the engine compartment.

5.5.1.3. A partition of heat-resisting material shall be fitted between the engine compartment or any other source of heat (such as a device designed to absorb the energy liberated when a vehicle is descending a long gradient, e.g. a retarder or a device for heating the interior of the body other, however, than a device functioning by warm water circulation) and the rest of the vehicle.

**5.5.2. Fuel filler-holes**

- 5.5.2.1 Fuel filler-holes shall be accessible only from outside the vehicle.
- 5.5.2.2 Fuel filler-holes shall be not less than 50 cm from any door aperture when the fuel tank is intended to contain petrol, and not less than 25 cm when it is intended to contain diesel fuel; they shall moreover not be in the passenger compartment, nor in the driver's compartment. Fuel filler-holes shall not be so located that there is a risk of fuel falling on to the engine or exhaust system during filling.
- 5.5.2.3 The fuel shall not be able to run out through the filler-hole cap or through the devices provided to stabilize the pressure in the tank, even if the tank is completely overturned; a slight drip shall however be tolerated if it does not exceed 30g/min. If the vehicle is fitted with several interconnected fuel tanks, the pressure during the test shall correspond to the most unfavourable position for the fuel tanks.
- 5.5.2.4 If the filler-hole is situated on a side of the vehicle, the cap shall, when closed, not project beyond the adjacent surfaces of the bodywork.
- 5.5.2.5 Fuel filler-hole caps shall be so designed and constructed that they cannot be opened accidentally.

**5.5.3. Fuel tanks**

- 5.5.3.1 Every fuel tank shall be securely fixed. No part of a fuel tank shall be less than 60 cm from the front of the vehicle or less than 30 cm from the rear of the vehicle so as to provide protection in the event of front or rear impact.
- 5.5.3.2 No part of a fuel tank shall project beyond the overall width of the bodywork.
- 5.5.3.3 All tanks shall be subjected to a hydraulic internal-pressure test, which shall be carried out on an isolated unit complete with standard filler-pipe, filler-neck and cap. The tank shall be completely filled with water. After all communication with the outside has been cut off, the pressure shall be gradually increased, through the pipe connection through which fuel is fed to the engine, to a relative pressure which is double the service pressure, but not less than 0.3 bar, which shall be maintained for one minute. During this time the tank shell shall not crack or leak; it may, however, be permanently distorted.
- 5.5.3.4 Fuel tanks must be made so as to be corrosion resistant.
- 5.5.3.5 Any excess pressure or any pressure exceeding the working pressure must be automatically compensated by suitable devices (vents, safety valves, etc.). The vents must be designed in such a way as to prevent any fire risks.

**5.5.4. Fuel-feed systems**

- 5.5.4.1 No apparatus used for the fuel feed shall be placed in the driver's compartment or the passenger compartment.
- 5.5.4.2 Fuel lines and all other parts of the fuel-feed system shall be accommodated in positions on the vehicle where they have the fullest reasonable protection.
- 5.5.4.3 Twisting or bending movements and vibration of the vehicle structure or the power unit shall not subject the fuel lines to abnormal stress.

- 5.5.4.4. The unions of pliable or flexible pipes with rigid parts of the fuel-feed system shall be so designed and constructed as to remain leakproof in the various conditions of use of the vehicle, despite aging, twisting or bending movements, or vibration of the vehicle structure or the power unit.
- 5.5.4.5. Fuel leaking from any part of the system shall be able to flow away freely to the road surface, but never onto the exhaust system.
- 5.5.5. Emergency Switch
- There shall be provided an emergency switch which is intended to reduce the risk of fire after the vehicle has come to a standstill. This emergency switch shall have the following characteristics:
- 5.5.5.1. It shall be located within immediate reach of the driver seated in the driver's seat.
- 5.5.5.2. It shall be clearly marked and be provided with a protective cover or other suitable means to prevent inadvertent operation. Clear instructions concerning the method of operation shall be displayed in the immediate vicinity of the emergency switch, e.g. "Remove cover and move lever downwards! Actuate only when the vehicle has been brought to a stop".
- 5.5.5.3. Its actuation shall cause simultaneous performance of the following functions:
- 5.5.5.3.1. quick stoppage of the engine;
- 5.5.5.3.2. operation of a battery isolating switch, fitted as close to the batteries as possible, and which isolates at least one battery terminal from the electrical circuit, with the exception of the circuit performing the function required by paragraph 5.5.5.3.3 below, the circuits which ensure the uninterrupted function of the tachograph as well as those devices whose sudden removal from service could provoke a greater risk than the one avoided, for example:
- 5.5.5.3.2.1. emergency interior lighting
- 5.5.5.3.2.2. cooling scavenger of auxiliary heaters
- 5.5.5.3.2.3. centralized electronic door locking
- 5.5.5.3.3. switching-on of the vehicle's hazard warning signal
- 5.5.5.4. Performance of the functions mentioned in paragraph 5.5.5.3 above may be initiated not only by the emergency switch, but also by separate controls, provided that these do not in an emergency interfere with the functioning of the emergency switch.
- 5.5.6. Electrical equipment and wiring
- 5.5.6.1. All cables shall be well insulated and all cables and electrical equipment shall be able to withstand the temperature and humidity conditions to which they are exposed. In the engine compartment, particular attention shall be paid to their suitability to withstand the environmental temperature, oil and vapour.
- 5.5.6.2. No cable used in an electrical circuit shall carry a current in excess of that acceptable for such a cable in the light of its mode of installation and the maximum ambient temperature.

- 5.5.6.3. Every electrical circuit feeding an item of equipment other than the starter, the ignition circuit (positive ignition), the glow-plugs, the engine-stopping device, the battery-charging circuit and the battery shall include a fuse or a circuit breaker. Circuits feeding low consumption equipment may, however, be protected by a common fuse or a common circuit-breaker, provided that its rated capacity does not exceed 16 A.
- 5.5.6.4. All cables shall be well protected and shall be held securely in position in such a way that they cannot be damaged by cutting, abrasion or chafing.
- 5.5.6.5. Where the voltage exceeds 100 Volts RMS (root mean square) in one or more electrical circuits in a vehicle, a manually-operated isolating switch which is capable of disconnecting all such circuits from the main electrical supply shall be connected in each pole of that supply which is not electrically connected to earth, and shall be located inside the vehicle in a position readily accessible to the driver, provided that no such isolating switch shall be capable of disconnecting any electrical circuit supplying the mandatory external vehicle lights.
- 5.5.6.6. There shall be at least two internal lighting circuits such that failure of one will not affect the other. A circuit serving only permanent entry and exit lighting can be considered as one of these circuits.
- 5.5.7. **Batteries**
- 5.5.7.1. All batteries shall be well secured and easily accessible.
- 5.5.7.2. The battery compartment shall be separated from the passenger compartment and driver's compartment and ventilated to outside air.
- 5.5.8. **Fire extinguishers and first-aid equipment**
- 5.5.8.1. Space shall be provided for the fitting of one or more fire extinguishers, one being near the driver's seat and the space provided for each measuring not less than 600 mm x 200 mm x 200 mm. Local intrusions into this space are permitted provided a fire extinguisher of adequate size may still be fitted.
- 5.5.8.2. Space shall be provided for the fitting of one or more first-aid kits. The space provided shall be not less than 7 dm<sup>3</sup>, the minimum dimension shall not be less than 80mm.
- 5.5.9. **Materials**
- No flammable material shall be permitted within 10 cm of the exhaust pipe unless the material is effectively shielded.
- 5.6. **Exits**
- 5.6.1. **Number**



5.6.1.1. The minimum number of service doors required is as follows:

Number of passengers	Number of hatches		
	Class I	Class II	Class III
17 - 45	1	1	1
46 - 70	2	1	1
71 - 100	3	2	1
> 100	4	3	1

5.6.1.2. The minimum number of service doors in each rigid section of an articulated bus or coach shall be one except that this minimum number shall be two in the case of the front section of an articulated bus of Class I.

5.6.1.3. The minimum number of doors in a vehicle shall be two.

5.6.1.4. For the purpose of this requirement, service doors equipped with a power operated control system shall not be deemed to be exits unless they can be readily opened by hand, once the control prescribed in paragraph 5.6.5.1 has been actuated if necessary.

5.6.1.5. The minimum number of emergency exits shall be such that the total number of exits is as follows:

Number of passengers	Minimum total number
17 - 30	4
31 - 45	5
46 - 60	6
61 - 75	7
76 - 90	8
over 90	9

Escape hatches can only count as one of the above-mentioned number of emergency exits.

5.6.1.6. Each rigid section of an articulated bus or coach shall be treated as a separate vehicle for the purpose of determining the minimum number and the position of exits. A number of passengers shall be determined for each rigid section and the connecting passage between them shall not be considered as an exit.

5.6.1.7. If the driver's compartment does not communicate with the inside of the vehicle it shall have two exits, which shall not both be in the same lateral walls; where one of the exits is a window it shall comply with the requirements set out in paragraph 5.6.8 for emergency windows.

5.6.1.8. A double service door shall count as two doors and a double window as two emergency windows.

- 5.6.1.9. Escape hatches, additional to the emergency doors and windows, shall be fitted in the roof of Class II and Class III vehicles. They may also be fitted in the case of Class I vehicles. In such cases the minimum number of hatches shall be:

5.6.2. Siting of exits

Number of passengers	Number of hatches
not exceeding 50	1
exceeding 50	2

- 5.6.2.1. The service doors shall be situated on the side of the vehicle that is nearer to the side of the road corresponding to the direction of traffic in the country in which the vehicle is licensed for operation, and at least one of them shall be in the forward half of the vehicle.
- 5.6.2.2. Two of the doors shall be separated such that the distance between transverse vertical planes through their centres of area is not less than 40 per cent of the overall length of the passenger compartment. If one of these two doors forms part of a double door this distance shall be measured between the two doors which are furthest apart.
- 5.6.2.3. The exits shall be placed in such a way that their number on each of the two sides of the vehicle is substantially the same.
- 5.6.2.4. At least one emergency exit shall be situated either in the rear face or in the front face of the vehicle respectively. For Class I vehicles, this provision is fulfilled if an escape hatch is fitted in the roof.
- 5.6.2.5. The exits on the same side of the vehicle shall be suitably spaced out along the length of the vehicle.
- 5.6.2.6. A door shall, provided that it is not a service door, be permitted in the rear face of the vehicle.
- 5.6.2.7. If escape hatches are fitted, they shall be positioned as follows: If there is only one hatch, it shall be situated in the middle third of the roof; if there are two hatches, they shall be separated by a distance of at least 2m measured between the nearest edges of the apertures in a line parallel with the longitudinal axis of the vehicle.

5.6.3. Minimum dimensions

5.6.3.1 The several kinds of exit shall have the following minimum dimensions:

		Class I	Class II	Class III	Remarks
Service door	A p e r t u r e	Height (cm)	180	165	
		Width (cm)	Single door : 65 Double door : 120		This dimension may be reduced by 10 cm when the measurement is made at the level of the hand-holes
Emergency door		Height (cm)	125		
		Width (cm)	55		
Emergency window		Area (cm <sup>2</sup> )	4000		It shall be possible to inscribe in this area a rectangle measuring 50 x 70 cm
Emergency window situated in the rear face of the vehicle <sup>*/</sup>		Area (cm <sup>2</sup> )	4000		
Escape hatch		Aperture area (cm <sup>2</sup> )	4000		

<sup>\*/</sup> If the manufacturer does not provide an emergency window of the minimum dimensions prescribed.

5.6.4. Technical requirements for all service doors

5.6.4.1. Every service door shall be capable of being easily opened from inside and from outside the vehicle when the vehicle is stationary (but not necessarily when the vehicle is moving). However, this requirement shall not be construed as precluding the possibility of locking the door from the outside, provided that the door can always be opened from the inside.

5.6.4.2. Every control or device for opening a service door from outside shall not be more than 180 cm from the ground when the vehicle is standing unladen on a level surface.

- 5.6.4.3. Every one-piece manually-operated service door which is hinged or pivoted shall be so hinged or pivoted if the open door comes into contact with a stationary object while the vehicle is moving forwards it tends to close.
- 5.6.4.4. If a manually-operated service door is fitted with a slam lock it shall be of the two-stage type.
- 5.6.4.5. On the inside of a service door there shall not be any device intended to cover the inside steps when the door is closed.
- 5.6.4.6. If the direct view is not adequate, optical or other devices shall be installed to enable the driver to detect from his seat the presence of a passenger in the immediate interior and exterior vicinity of every service door which is not an automatically-operated service door.
- 5.6.4.7. Every service door which opens towards the interior of the vehicle shall be so constructed that its movement is not likely to cause injury to passengers in normal conditions of use. Where necessary, appropriate protection devices shall be fitted.
- 5.6.4.8. If a service door is located adjacent to a door to a toilet or other internal compartment the service door shall be proofed against unintentional operation. However, this requirement shall not apply if the service door is locked automatically when the vehicle is moving at a speed exceeding 5km/h.
- 5.6.5. Additional technical requirements for power-operated service doors
- 5.6.5.1. In the event of an emergency every power-operated service door shall be capable, when the vehicle is stationary (but not necessarily when the vehicle is moving), of being opened from inside and, when not locked, from outside by controls which, whether or not the power supply is operating:
- 5.6.5.1.1. override all other controls;
- 5.6.5.1.2. in the case of interior controls, are placed on, or within 300mm of, the door, at a height of not less than 1600mm above the first step;
- 5.6.5.1.3. can be easily seen and clearly identified when approaching the door and when standing in front of the door;
- 5.6.5.1.4. can be operated by one person when standing immediately in front of the door;
- 5.6.5.1.5. cause the door to open, or enable the door to be easily opened by hand;
- 5.6.5.1.6. may be protected by a device which can be easily removed or broken to gain access to the emergency control; the operation of the emergency control, or the removal of a protective cover over the control, shall be indicated to the driver both audibly and visually, and
- 5.6.5.1.7. in the case of a driver-operated door which does not comply with the requirements of 5.6.5.6.2, shall be such that after they have been operated to open the door and returned to their normal position, the door will not close again until the driver subsequently operates a closing control.

- 5.6.5.2. A device may be provided which is operated by the driver from his seat to deactivate the outside emergency controls in order to lock the service doors from outside. In this case, the outside emergency controls shall be reactivated automatically either by the starting of the engine or before the vehicle reaches a speed of 20km/h. Subsequently, deactivation of the outside emergency controls shall not occur automatically, but shall require a further action by the driver.
- 5.6.5.3. Every driver-operated service door shall be capable of operation by the driver when in the driving seat using controls which, except in the case of a foot control, are clearly and distinctively marked.
- 5.6.5.4. Every power-operated service door shall activate a visual tell-tale, which shall be plainly visible to the driver when seated in the normal driving position in any ambient lighting condition, to warn that a door is not fully closed. This tell-tale shall signal whenever the rigid structure of the door is between the fully open position and a point 30mm from the fully closed position. One tell-tale may serve for one or more doors. However, no such tell-tale shall be fitted in respect of a front service door which does not comply with the requirements of 5.6.5.6.2 and 5.6.5.6.3.
- 5.6.5.5. Where controls are provided for the driver to open and close a power-operated service door, they shall be such that the driver is able to reverse the movement of the door at any time during the closing or opening process.
- 5.6.5.6. The construction and control system of every power-operated service door shall be such that a passenger is unlikely to be injured by the door or trapped in the door as it closes.
- 5.6.5.6.1. Except in the case of the front service door, this requirement shall be considered satisfied if the following two requirements are met:
- 5.6.5.6.2. The first requirement is that when the closing of the door at any measuring point described in annex 6 to this Regulation is resisted by a clamping force not exceeding 150N, the door shall reopen automatically to its fullest extent and, except in the case of an automatically-operated service door, remain open until a closing control is operated. The clamping force may be measured by any method to the satisfaction of the competent authority. Guidelines are given in annex 6 to this Regulation. The peak force may be higher than 150N for a short time provided that it does not exceed 300 N. The reopening system may be checked by means of a test bar having a section of height 60mm, width 30mm with corners radiused to 5mm.
- 5.6.5.6.3. The second requirement is that whenever the doors are closed onto the wrist or fingers of a passenger:
- 5.6.5.6.3.1. the door reopens automatically to its fullest extent and, except in the case of an automatically-operated service door, remains open until a closing control is operated, or
- 5.6.5.6.3.2. the wrist or fingers can be readily extracted from the doors without risk of injury to the passenger. This requirement may be checked by hand, or by means of the test bar mentioned in paragraph 5.6.5.6.2, tapered at one end over a length of 300mm from a thickness of 30mm to a thickness of 5mm. It shall not be treated with polish nor lubricated. If the door traps the bar it shall be capable of being easily removed, or
- 5.6.5.6.3.3. the door is maintained at a position allowing the free passage of a test bar having a section of height 60mm, width 20mm, with corners radiused to 5mm. This position shall not be more than 30mm distant from the fully closed position.
- 5.6.5.6.4. In the case of a front service door the requirement of paragraph 5.6.5.6 shall be considered satisfied if the door:

- 5.6.5.6.4.1. fulfils the requirements of paragraphs 5.6.5.6.2 and 5.6.5.6.3, or
- 5.6.5.6.4.2. is fitted with soft edges; these shall not, however be so soft that if the doors are closed on the test bar mentioned in 5.6.5.6.2 the rigid structure of the doors will reach the fully closed position.
- 5.6.5.7. Where a power-operated service door is held closed only by the continued application of the power supply there shall be provided a visual warning device to inform the driver of any failure in the power supply to the doors.
- 5.6.5.8. A starting prevention device, if fitted, shall be effective only at speeds of less than 5km/h and shall be incapable of operation above that speed.
- 5.6.5.9. An audible warning to the driver may be activated if the vehicle is driven away from rest when any power-operated service door is not fully closed. This audible warning shall be activated at a speed exceeding 5km/h for doors complying with the requirements of 5.6.5.6.3.3.
- 5.6.6. Additional technical requirements for automatically-operated service doors
- 5.6.6.1. Activation of the opening controls.
- 5.6.6.1.1. Except as provided in paragraph 5.6.5.1, the opening controls of every automatically-operated service door shall be capable of being activated and deactivated only by the driver from his seat.
- 5.6.6.1.2. Activation and deactivation may be either direct, by means of a switch, or indirect, for example by opening and closing the front service door.
- 5.6.6.1.3. Activation of the opening controls by the driver shall be indicated inside and, where a door is to be opened from outside, also on the outside of the vehicle; the indicator (e.g. illuminated push button, illuminated sign) shall be on or adjacent to the door to which it relates.
- 5.6.6.1.4. In the case of direct actuation by means of a switch the functional state of the system shall be clearly indicated to the driver, for example by the position of a switch or an indicator lamp or an illuminated switch. The switch shall be specially marked and arranged in such a way that it cannot be confused with other controls.
- 5.6.6.2. Opening of automatically-operated service doors.
- 5.6.6.2.1. After activation of the opening controls by the driver it shall be possible for passengers to open the door as follows:
- 5.6.6.2.1.1. from inside, for example by pressing a push-button or passing a light barrier, and
- 5.6.6.2.1.2. from outside, except in the case of a door intended only as an exit and marked as such, for example by pressing an illuminated push button, a push button beneath an illuminated sign, or a similar device marked with a suitable instruction.
- 5.6.6.2.2. The pressing of the push buttons mentioned in paragraph 5.6.6.2.1.1, and the use of the means of communication with the driver mentioned in paragraph 5.7.9.1, may send a signal which is stored and which, after the activation of the opening controls by the driver, effects the opening of the door.
- 5.6.6.3. Closing of automatically-operated service doors.

- 5.6.6.3.1. When an automatically-operated service door has opened it shall close again automatically after a time interval has elapsed. If a passenger enters or leaves the vehicle during this time interval, a safety device (e.g. a footboard contact, light barrier, one-way gate) shall ensure that the time until the door closes is sufficiently extended.
- 5.6.6.3.2. If a passenger enters or leaves the vehicle while the door is closing, the closing process shall be interrupted automatically and the door shall return to the open position. The reversal may be actuated by one of the safety devices referred to in paragraph 5.6.6.3.1 or by any other device.
- 5.6.6.3.3. A door that has closed automatically in accordance with paragraph 5.6.6.3.1 shall be capable of being opened again by a passenger in accordance with paragraph 5.6.6.2; this shall not apply if the driver has deactivated the opening controls.
- 5.6.6.3.4. After deactivation of the opening controls of the automatically-operated service doors by the driver, open doors shall close in accordance with paragraphs 5.6.6.3.1 to 5.6.6.3.3.
- 5.6.6.4. Inhibition of the automatic closing process on doors marked for special service, e.g. for passengers with prams, disabled persons, etc.
- 5.6.6.4.1. The driver shall be able to inhibit the automatic closing process by actuation of a special control. A passenger shall also be able to inhibit the automatic closing process directly by pressing a special push button.
- 5.6.6.4.2. The inhibition of the automatic closing process shall be indicated to the driver, e.g. by a visual tell-tale.
- 5.6.6.4.3. Reestablishment of the automatic closing process shall in any case be capable of being done only by the driver.
- 5.6.6.4.4. Paragraph 5.6.6.3 shall apply to the subsequent closing of the door.
- 5.6.7. Technical requirements for emergency doors
- 5.6.7.1. Emergency doors shall be capable of being easily opened from inside and from outside when the vehicle is stationary. However, this requirement shall not be construed as precluding the possibility of locking the door from the outside provided that the door can always be opened from the inside by the use of the normal opening mechanism.
- 5.6.7.2. Emergency doors shall not be of the power-operated or of the sliding type.
- 5.6.7.3. The outside handles of emergency doors shall be not more than 180 cm above the ground when the vehicle is standing unladen on level ground.
- 5.6.7.4. Emergency doors fitted to the side of the vehicle shall be hinged at their forward edge and shall open outwards. Check straps, chains or other restraining devices shall be permitted, provided that they do not prevent the door from opening to, and remaining open at, an angle of at least 100°. If a means is provided sufficient to give free passage to the emergency door access gauge, the 100° minimum angle shall not apply.
- 5.6.7.5. If an emergency door is located adjacent to a door to a toilet or other internal compartment, the emergency door shall be proofed against unintentional operation. However, this requirement shall not apply if the emergency door is locked automatically when the vehicle is moving at a speed exceeding 5km/h.

- 5.6.7.6. If the driver's service door is not readily accessible, in particular if it is necessary to squeeze between the steering wheel and the driver's seat in order to reach the service door, the service door shall not be deemed to be an emergency door.
- 5.6.7.7. All emergency doors which cannot easily be seen from the driver's seat shall be provided with an audible device to warn the driver when they are not securely closed. The warning device shall be operated by movement of the door catch and not by movement of the door itself.
- 5.6.8. Technical requirements for emergency windows
- 5.6.8.1. Every hinged emergency window shall open outwards.
- 5.6.8.2. Every emergency window shall:
- 5.6.8.2.1. either be capable of being easily and instantaneously operated from inside and from outside the vehicle by means of a device recognized as satisfactory by the competent authority,
- 5.6.8.2.2. or be made of readily-breakable safety glass. This latter provision precludes the possibility of using panes of laminated glass or of plastic material.
- 5.6.8.3. Every emergency window which can be locked from the outside shall be so constructed as to be capable of being opened at all times from inside the vehicle.
- 5.6.8.4. Every emergency window which is hinged at the top shall be provided with an appropriate mechanism to hold it open.
- 5.6.8.5. The height of the lower edge of an emergency window fitted in the side of the vehicle from the level of the floor immediately below it shall be not more than 100 cm nor less than 65 cm in the case of a hinged emergency window, or 50 cm in the case of a window made of breakable glass.
- However, in the case of a hinged emergency window the height of the lower edge may be reduced to a minimum of 50 cm provided that the window aperture is equipped with a guard up to a height of 65 cm to prevent the possibility of passengers falling out of the vehicle. Where the window aperture is equipped with a guard, the size of the window aperture above the guard shall not be less than the minimum size prescribed for an emergency window.
- 5.6.8.6. Every hinged emergency window which is not clearly visible from the driver's seat shall be fitted with an audible warning device to warn the driver when it is not completely closed. The window lock, and not the movement of the window itself, shall actuate this device.
- 5.6.9. Technical requirements for escape hatches
- 5.6.9.1. Every escape hatch shall operate so as not to obstruct clear passage from inside or outside the vehicle. The operation of ejectable escape hatches shall be such that inadvertent ejection is effectively prevented.
- 5.6.9.2. Escape hatches shall be capable of being easily opened or removed from the inside and from outside. However, this requirement shall not be construed as precluding the possibility of locking the escape hatch for the purpose of securing the vehicle when unattended, provided that the escape hatch can always be opened or removed from the inside by the use of the normal opening or removal mechanism.



5.6.10 Technical requirements for retractable steps

Retractable steps if fitted shall comply with the following requirements:

- 5.6.10.1. Their operation shall be synchronized with that of the corresponding service or emergency door;
- 5.6.10.2. When the door is closed no part of the retractable step shall project more than 10 mm beyond the adjacent line of the bodywork;
- 5.6.10.3. When the door is open and the retractable step is in the extended position, the surface area shall conform to the requirements of paragraph 5.7.7 of this Regulation;
- 5.6.10.4. It shall not be possible for the vehicle to move from rest, under its own power, when the step is in the extended position;
- 5.6.10.5. The step shall not be capable of being extended when the vehicle is in motion. If the device to operate the step fails, the step shall retract and remain in the retracted position. However, the operation of the corresponding door shall not be hindered in the event of such a failure, or if the step is damaged;
- 5.6.10.6. When a passenger is standing on the retractable step, the corresponding door shall be incapable of being closed. Compliance with this requirement shall be checked by placing a mass of 15 kg. representing a small child, at the centre of the step. This requirement shall not apply to any door within the driver's direct field of view;
- 5.6.10.7. The movement of the retractable step shall not be liable to cause any bodily harm either to passengers or to persons waiting at bus stops;
- 5.6.10.8. The corners of retractable steps facing forwards or rearwards shall be rounded to a radius of not less than 5 mm; the edges shall be rounded to a radius of not less than 2.5 mm;
- 5.6.10.9. When the passenger door is open, the retractable step shall be securely held in the extended position. When a mass of 136 kg is placed in the centre of a single step or a mass of 272 kg is placed in the centre of a double step the deflection at any point on the step shall not exceed 10 mm.

5.6.11. Markings

- 5.6.11.1. Each emergency exit shall be marked by an inscription reading "Emergency exit" inside and outside the vehicle.
- 5.6.11.2. The emergency controls of service doors and of all emergency exits shall be marked as such inside and outside the vehicle either by a representative symbol or by a clearly-worded inscription.
- 5.6.11.3. Clear instructions concerning the method of operation shall be placed on or close to every emergency control of an exit.
- 5.6.11.4. The language in which the markings referred to in paragraphs 5.6.11.1 to 5.6.11.3 above are to be inscribed shall be determined by the competent administrative department of the country of registration of the vehicle.

5.7. Interior arrangements

5.7.1. Access to service doors (see annex 3, figure 1)

- 5.7.1.1. The free space extending inwards into the vehicle from the side wall in which the door is mounted shall permit the free passage of a vertical rectangular panel 10 cm thick, 40 cm wide and 70 cm in height above the floor, having a second panel 55 cm wide superimposed symmetrically above it; the height of the second panel being as prescribed for the relevant class of vehicle. The dual panel shall be maintained parallel with the door aperture as it is moved from the starting position, where the plane of the face nearest to the interior of the vehicle is tangential to the outermost edge of the aperture, to the position where it touches the first step, after which it shall be kept at right angles to the probable direction of motion of a person using the entrance.
- 5.7.1.2. For vehicles of Class I, the height of the upper rectangular panel shall be 110 cm. For Class II vehicles, the height shall be 95 cm and for Class III vehicles, it shall be 85 cm. As an alternative, a trapezoidal section, having a height of 50cm, forming the transition between the width of the upper and the lower panel, may be used. In this case, the total height of the rectangular section and this trapezoidal section of the upper panel shall be 110cm for all classes of vehicles.
- 5.7.1.3. When the centre line of this dual panel has traversed a distance of 30 cm from its starting position and the dual panel is touching the step surface it shall be retained in that position.
- 5.7.1.4. The cylindrical figure (see annex 3, figure 3) used for testing the gangway clearance shall then be moved starting from the gangway, in the probable direction of motion of a person leaving the vehicle, until its centre line has reached the vertical plane which contains the top edge of the uppermost step, or until a plane tangential to the upper cylinder touches the dual panel, whichever occurs first, and retained in that position (see annex 3, figure 9).
- 5.7.1.5. Between the cylindrical figure, at the position set out in paragraph 5.7.1.4 and the dual panel, at the position set out in paragraph 5.7.1.3, there shall be a free space whose upper and lower limits are shown in annex 3, figure 9. This free space shall permit the free passage of a vertical panel whose form and dimensions are the same as the cylindrical form (paragraph 5.7.5.1), central section and a thickness of no more than 2 cm. This panel shall be moved, from the cylindrical form tangential position, until its external side is in contact with the dual panel interior side, touching the plane or planes defined by the step upper edges, in the probable direction of motion of a person using the entrance (see annex 3, figure 9).
- 5.7.1.6. The free passage clearance for this figure shall not include any space extending to 30 cm in front of any uncompressed seat cushion and to the height of the top of the seat cushion.
- 5.7.1.7. In the case of a folding seat, this space shall be determined with the seat in the position of use.
- 5.7.1.8. However, a folding seat for use by the crew may obstruct the access passage to a service door when in the position of use provided that:
- 5.7.1.8.1 it is clearly indicated, both in the vehicle itself and on the Communication Form (see annex 1), that the seat is for the use of crew only,
- 5.7.1.8.2. when the seat is not in use it folds automatically as necessary to enable the requirements of paragraphs 5.7.1.1 or 5.7.1.2 and 5.7.1.3, 5.7.1.4 and 5.7.1.5 to be met;

- 5.7.1.8.3. the door is not considered to be a mandatory exit for the purpose of paragraph 5.6.1.5,
- 5.7.1.8.4. the seat is fitted with a retractable seat belt, and
- 5.7.1.8.5. when the seat is in the position of use, and when it is in the folded position, no part of it shall be forward of a vertical plane passing through the centre of the seating surface of the driver's seat in its rearmost position and through the centre of the exterior rear-view mirror mounted on the opposite side of the vehicle.
- 5.7.2. Access to emergency doors (see annex 3, figure 2)
- 5.7.2.1. The free space between the gangway and the emergency door aperture shall permit the free passage of a vertical cylinder 30 cm in diameter and 70 cm high from the floor and supporting a second vertical cylinder 55 cm in diameter, the aggregate height of the assembly being 140 cm.
- 5.7.2.2. The base of the first cylinder shall be within the projection of the second cylinder.
- 5.7.2.3. Where folding seats are installed alongside this passage, the free space for the cylinder shall be required to be determined when the seat is in the opened position.
- 5.7.3. Access to emergency windows
- 5.7.3.1. It shall be possible to move a test gauge from the gangway to the exterior of the vehicle through every emergency window.
- 5.7.3.2. The direction of motion of the test gauge shall be in the direction in which a passenger evacuating the vehicle would be expected to move. The test gauge shall be kept perpendicular to that direction of motion.
- 5.7.3.3. The test gauge shall be in the form of a thin plate having a size of 60 x 40cm with corners radiused by 30 cm. However, in the case of an emergency window in the rear face of the vehicle, the test gauge may alternatively have a size of 140cm x 35cm with corners radiused by 17.5 cm.
- 5.7.4. Access to escape hatches
- Escape hatches shall be situated above at least part of a seat or some other equivalent support affording access to them.

5.7.5. Gangways (see annex 3, figure 3)

- 5.7.5.1. The gangway of a public service vehicle shall be so designed and constructed as to permit the free passage of a gauging device consisting of two co-axial cylinders with an inverted truncated cone interposed between them, the gauging device having the following dimensions (in cm):

	Class I	Class II	Class III
Diameter of lower cylinder	45	35	30
Height of lower cylinder	90	90	90
Diameter of upper cylinder	55	55	45
Height of upper cylinder	50	50	50
Overall height	190	190	190

The gauging device may come into contact with strap hangers, if fitted, and move them away.

- 5.7.5.2. On vehicles of Class 1, the diameter of the lower cylinder may be reduced from 45 cm to 40 cm in any part of the gangway to the rear of:
- 5.7.5.2.1. a transverse vertical plane situated 1.5 m forward of the centre line of the rear axle, and
- 5.7.5.2.2. a transverse vertical plan situated at the rear edge of the rearmost service door.
- 5.7.5.3. On vehicles of Class III the seats on one side or on both sides of the gangway may be movable laterally, it being then possible to reduce the width of the gangway to a figure corresponding to a lower cylinder diameter of 22 cm, on condition that the operation of a control on each seat, readily accessible to a person standing in the gangway, shall be sufficient to cause the seat to return automatically, even when it is loaded, to the position corresponding to a minimum width of 30 cm.
- 5.7.5.4. The height of the upper cylinder may be reduced by 10 cm in any part of the gangway to the rear of:
- 5.7.5.4.1. a transverse vertical plane situated 1.5m forward of the centre line of the rear axle, and
- 5.7.5.4.2. a transverse vertical plane situated at the rear edge of the rearmost service door.
- 5.7.5.5. On articulated buses or coaches, the gauging device defined in paragraph 5.7.5.1 shall be able to pass unobstructed through the articulated section. No part of the soft covering of that section, including parts of bellows, shall project into the gangway.
- 5.7.5.6. Steps may be fitted in the gangways. The width of such steps shall not be less than the width of the gangway at the top of the steps.
- 5.7.5.7. Folding seats allowing passengers to sit in the gangway shall not be permitted.
- 5.7.5.8. Laterally-sliding seats which in one position encroach on the gangway shall not be permitted except on vehicles of Class III and subject to the conditions prescribed in paragraph 5.7.5.3.

5.7.6. Slope of gangway

The slope of the gangway shall not exceed:

- 5.7.6.1. 8 per cent in the case of a vehicle of Class I or Class II, or  
 5.7.6.2. 12.5 per cent in the case of a vehicle of Class III.

5.7.7 Steps (See annex 3, figure 4)

- 5.7.7.1. The maximum and minimum height, and the minimum depth, of steps for passengers at service and emergency doors and within the vehicle shall be as follows:

		Class I	Class II	Class III
First step from ground	Max height (cm)	36 <sup>1/</sup>	40 <sup>1/ 2/</sup>	
	Min depth (cm)	30		
Other steps	Max height (cm)	25 <sup>3/</sup>	35	
	Min height (cm)	12		
	Min depth (cm)	20		

<sup>1/</sup> 70 cm in the case of an emergency door.

<sup>2/</sup> 43 cm in the case of a vehicle with solely mechanical suspension.

<sup>3/</sup> 30 cm in the case of steps at a door behind the rearmost axle.

- 5.7.7.2. For the purposes of this paragraph, the height of a step shall be measured at the centre of its width. Furthermore, manufacturers should specifically take account of access by the handicapped, particularly in relation to step height in Class I being kept to a minimum.
- 5.7.7.3. The height of the first step in relation to the ground shall be measured with the vehicle unladen, the tyre equipment and pressure being as specified by the manufacturer for the maximum technical mass declared in accordance with paragraph 3.2.3.
- 5.7.7.4. Where there is more than one step, each step may extend into the area of the vertical projection of the next step by up to 10 cm and the projection over the tread below shall leave a free surface of at least 20 cm in depth (see annex 3, figure 4) with all step nosings being designed such as to minimise the risk of tripping and being in a light, contrasting colour.
- 5.7.7.5. The width and shape of every step shall be such that a rectangle of 40 x 30 cm in the case of a first step, and 40 x 20 cm in the case of any other step, can be placed on it with not more than 5 per cent of the area of the appropriate rectangle overhanging the step. At a double doorway each half of the doorway shall fulfil this requirement.

5.7.8. Passenger seats and space for seated passengers5.7.8.1. Minimum seat width (see annex 3, figure 5)

5.7.8.1.1. The minimum width of a seat cushion, measured from a vertical plane passing through the centre of that seating position, shall be:

5.7.8.1.1.1. 20 cm in vehicles of Class I and II.

5.7.8.1.1.2. 22.5 cm in vehicles of Class III.

5.7.8.1.2. The minimum width of the available space for each seating position, measured from a vertical plane passing through the centre of that seating position at heights between 27 and 65 cm above the uncompressed seat cushion, shall be:

5.7.8.1.2.1. 25 cm in the case of individual seats, and

5.7.8.1.2.2. 22.5 cm in the case of continuous seats for two or more passengers.

5.7.8.2. Minimum depth of seat cushion (see annex 3, figure 7)

The minimum depth of a seat cushion shall be:

5.7.8.2.1. 35 cm in vehicles of Class I, and

5.7.8.2.2. 40 cm in vehicles of Class II and Class III.

5.7.8.3. Height of seat cushion (see annex 3, figure 6)

The height of the uncompressed seat cushion relative to the floor shall be such that the distance from the floor to a horizontal plane tangent to the front upper surface of the seat cushion is between 40 and 50 cm: this height may however be reduced to not less than 35 cm at the wheel arches and at the engine compartment.

5.7.8.4. Seat spacing (see annex 3, figure 6)

5.7.8.4.1. In the case of seats facing in the same direction, the distance between the front of a seat squab and the back of the squab of the seat preceding it, shall, when measured horizontally and at all heights above the floor between the level of the top surface of the seat cushion and a point 62 cm above the floor, not be less than:

Class I	65 cm
Class II	68 cm
Class III	75 cm

5.7.8.4.2. All measurements shall be taken, with the seat cushion and squab uncompressed, in a vertical plane passing through the centreline of the individual seating place.

5.7.8.4.3. Where transverse seats face one another the minimum distance between the front faces of the seat squabs of facing seats, as measured across the highest points of the seat cushions, shall be not less than 130 cm.

5.7.8.5. Space for seated passengers (see annex 3, figure 8)

5.7.8.5.1. A minimum clear space in front of each passenger seat shall be provided as shown in annex 3, figure 8. The seat-back of another preceding seat or a partition whose contour corresponds approximately to that of the inclined seat back may intrude into this space as provided by paragraph 5.7.8.4. The local presence in this space of seat legs shall also be permitted provided that adequate space remains for the passenger's feet

5.7.8.5.2. However, at least 2 forward or rearward facing seats specifically intended and marked for disabled passengers shall be provided in that part of the vehicle which is most suitable for boarding. These seats shall be designed for the disabled so as to provide enough space, shall have suitably designed and placed hand-holds to facilitate entry and exit of the seat and provide communication in accordance with paragraph 5.7.9. from the seated position.

5.7.8.6. Free height over seating positions

5.7.8.6.1. Each seating position shall have a free height of not less than 90cm measured from the highest point of the uncompressed seat cushion. This free height shall extend over the vertical projection of the whole area of the seat and the associated foot space

5.7.8.6.2. In the space extending above the area mentioned in paragraph 5.7.8.6.1, the following intrusions shall be permitted:

5.7.8.6.2.1. Intrusion of the back of another seat;

5.7.8.6.2.2. Intrusion of a structural member provided that the intrusion is included within a triangle whose peak is situated 65cm from the floor and whose base is 10cm in width and situated in the upper part of the space in question, adjacent to the side wall of the vehicle (see annex 3, figure 10);

5.7.8.6.2.3. Intrusion of a conduit (e.g. for hot air) provided that its cross-section remains within a rectangle situated in the lower part of the space in question, adjacent to the side wall of the vehicle, 5cm in width and 30cm in height from the floor (see annex 3, figure 11)

5.7.9. Communication with the driver

5.7.9.1. In the case of a vehicle of Class I or Class II a means shall be provided to enable passengers to signal to the driver that he should stop.

5.7.9.2. If a crew compartment is fitted without access to the driver or passenger compartments, a means of communication between the driver and this crew compartment shall be provided.

5.7.10. Hot drink machines and cooking equipment

Hot drink machines and cooking equipment shall be so installed or guarded that no hot food or drink is likely to be spilled on any seated passenger due to emergency braking or cornering forces.

5.7.11. Doors to interior compartments

Every door to a toilet or other interior compartment:

- 5.7.11.1. shall be self-closing, and shall not be fitted with any device to hold it open if, when open, it could obstruct passengers in an emergency.
- 5.7.11.2. shall, when open, not conceal any handle or control for opening any service or emergency door, and
- 5.7.11.3. shall be provided with a means to enable the door to be opened from outside the compartment in an emergency,
- 5.7.11.4. shall not be capable of being locked from the outside unless it can always be opened from the inside.

5.8. Artificial interior lighting

- 5.8.1 Internal electrical lighting shall be provided for the illumination of:
  - 5.8.1.1. all passenger compartments and the articulated section of an articulated bus;
  - 5.8.1.2. any step or steps;
  - 5.8.1.3. the access to any exits;
  - 5.8.1.4. the internal markings and internal controls of all exits;
  - 5.8.1.5. all places where there are obstacles.

5.9 Articulated section of articulated buses or coaches

- 5.9.1. The articulated section that interconnects rigid portions of the vehicle shall be so designed and constructed as to allow a rotary movement about a horizontal axis and a vertical axis. This axis shall intersect in the point of articulation and be perpendicular to the direction of travel of the vehicle.
- 5.9.2. When the articulated bus or coach at its unladen kerb mass is stationary on a horizontal level surface, there shall not be between the floor of either of the rigid sections and the floor of the rotating base or of the element replacing that base an uncovered gap of a width exceeding:
  - 5.9.2.1 1 cm when all the wheels of the vehicle are on the same plane, or
  - 5.9.2.2 2 cm when the wheels of the axle adjacent to the articulated section are resting on a surface which is 15 cm higher than the surface on which the wheels of the other axles are resting.
- 5.9.3. The difference in level between the floor of the rigid portions and the floor of the rotating base, measured at the joint, shall not exceed:
  - 5.9.3.1. 2 cm in the conditions described in paragraph 5.9.2.1 above, or
  - 5.9.3.2. 3 cm in the conditions described in paragraph 5.9.2.2 above.
- 5.9.4. On articulated buses or coaches, handrails and/or partitions shall prevent access by passengers to any part of the articulated section where:

the floor has an uncovered gap not complying with the requirements of paragraph 5.9.2;



- the floor cannot carry the mass of the passengers; or
- the movements of the walls constitute a danger to passengers.

5.10. Manoeuvrability

- 5.10.1. The vehicle shall be able to manoeuvre on either lock inside a circle of 12 m radius without any of its outermost points projecting outside the circumference of the circle.
- 5.10.2. When the outermost points of the vehicle are moving on either lock on a circle of 12 m radius the vehicle shall be able to move within the limits of a circular track 6.7 m wide (see annex 4, figure A).
- 5.10.3. When the vehicle is stationary and has its steered wheels so directed that if the vehicle moved its outermost forward point would describe a circle of 12 m radius, a vertical plane tangential to the side of the vehicle which faces outwards from the circle shall be established by marking a line on the ground. In the case of an articulated vehicles the two rigid portions shall be aligned with the plane. When the vehicle moves forward on either lock following the circle of 12 m radius, no part of it shall move outside the vertical plane by more than 0.8 m (see annex 4, figure B) in the case of a rigid vehicle or by more than 1.2 m (see annex 4, figure C) in the case of an articulated bus or coach.
- 5.10.4. In the case of a vehicle fitted with an axle with an unloading device, these requirements shall in each case be fulfilled with the axle in the most unfavourable condition.

5.11. Direction-holding of articulated buses or coaches

When an articulated bus or coach is moving in a straight line, the longitudinal median planes of its rigid portion shall coincide and form a continuous plane without any deflection.

5.12. Hand-rails and hand-holds

5.12.1. General requirements

- 5.12.1.1. Hand-rails and hand-holds shall be of adequate strength.
- 5.12.1.2. They shall be so designed and installed as to present no risk of injury to passengers.
- 5.12.1.3. Handrails and hand-holds shall be of a section enabling passengers to grasp them easily and firmly. Every handrail shall provide a length of at least 10cm to accommodate a hand. No dimension of the section shall be smaller than 2cm or greater than 4.5cm except in the case of handrails on doors and seats and, in the case of a vehicle of Class II or Class III, in access passages. In these cases hand rails having a minimum dimension of 1.5cm shall be permitted provided that one other dimension is of at least 2.5cm.
- 5.12.1.4. The clearance between a hand-rail or hand-hold and the adjacent part of the vehicle body or walls shall be of at least 4cm. However, in the case of a handrail on a door or a seat, or in the access passage of a vehicle of Class II or III, a minimum clearance of 3.5cm shall be permitted.
- 5.12.1.5. The surface of every hand-rail, hand-hold or stanchion shall be colour contrasting and non-slip.

5.12.2. Hand-rails and hand-holds for standing passengers: vehicles of Class I and Class II

5.12.2.1. Hand-rails and/or hand-holds shall be provided in sufficient number for each point of the floor area intended, in conformity with paragraph 5.2.2. for standing passengers. This requirement shall be deemed to be fulfilled if, for all possible sites of the testing device shown in annex 5 hereto, at least two hand-rails and/or hand-holds can be reached by the device's movable arm. For this purpose, strap hangers, if fitted, may be counted as hand-holds, provided they are held in their position by suitable means. The testing device may be freely turned about its vertical axis.

5.12.2.2. When applying the procedure described in paragraph 5.12.2.1 above, only such hand-rails and hand-holds shall be considered as are not less than 80 cm and not more than 190 cm above the floor.

5.12.2.3. For every position that can be occupied by a standing passenger, at least one of the two required hand-rails or hand-holds shall be not more than 150 cm above the level of the floor at that position.

5.12.2.4. Areas which can be occupied by standing passengers and are not separated by seats from the side walls or rear wall of the vehicle shall be provided with horizontal hand-rails parallel to the walls and installed at a height of between 80 cm and 150 cm above the floor.

5.12.3. Hand-rails and hand-holds for service doors

5.12.3.1. Door apertures shall be fitted with hand-rails and/or hand-holds on each side. For double doors, this requirement may be met by the installation of one central stanchion or hand-rail.

5.12.3.2. Handrails and/or handholds to be provided for service doors shall be such that they include a grasping point available to a person standing on the ground adjacent to the service door or on any of the successive steps. Such points shall be situated, vertically, between 80 and 110cm above the ground or above the surface of each step, and horizontally:

5.12.3.2.1. for the position appropriate to a person standing on the ground, not more than 40cm inwards from the outer edge of the first step; and

5.12.3.2.2. for the position appropriate to a particular step, not outwards from the outer edge of the step considered, and not more than 60cm inwards from that same edge.

5.12.4. Hand-rails and hand-holds for the handicapped

Hand-rails and hand-holds between the service door and the seats specially identified in accordance with paragraph 5.7.8.5.2 shall be designed to specifically take into account the needs of the handicapped.

5.13. Guarding of stepwells

Where any seated passenger is likely to be thrown forward into a stepwell as a result of heavy braking, a guard shall be fitted. The guard shall have a minimum height from the floor on which the passenger's feet rest of 80 cm and shall extend inwards from the wall of the vehicle at least as far as 10 cm beyond the longitudinal centre line of any seating position where the passenger is at risk or to the riser of the innermost step; whichever is the lesser dimension.

5.14. Luggage racks, driver protection

The driver shall be protected from objects liable to fall from luggage racks in the case of heavy braking.

5.15. Trap doors

Every trap door in the floor of a vehicle shall be so fitted and secured that it cannot be dislodged or opened without the use of tools or keys and no lifting or securing device shall project by more than 8mm above floor level. Edges of projections shall be rounded.

6. MODIFICATION AND EXTENSION OF APPROVAL OF A VEHICLE TYPE

6.1. Every modification of the vehicle type shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. That department may then either:

6.1.1 consider that the modifications made are unlikely to have an appreciable adverse effect and that, in any case, the vehicle still complies with the requirements; or

6.1.2 require a further test report from the technical service responsible for conducting the tests.

6.2. Confirmation or refusal of approval, specifying the modifications, shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3. above to the Contracting Parties to the Agreement which apply this Regulation.

6.3. The competent authority issuing the extension of approval shall assign a series number for such an extension and inform thereof the other Parties to the 1958 Agreement applying this Regulation by means of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

7. CONFORMITY OF PRODUCTION.

7.1. Every vehicle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation shall conform to the vehicle type approved.

7.2. In order to verify conformity as prescribed in paragraph 7.1. above, serially-produced vehicles bearing the approval mark required by this Regulation shall be subjected to a sufficient number of random checks.

8. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION

8.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirement laid down in paragraph 7.1 above is not complied with.

8.2. If a Party to the Agreement applying this Regulation withdraws an approval it has previously granted, it shall forthwith notify the other Contracting Parties applying this Regulation, by means of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

9. PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

If the holder of the approval completely ceases to manufacture a type of vehicle under this Regulation, he shall so inform the authority which granted the approval. Upon receiving the relevant communication, that authority shall inform thereof the other Parties to the Agreement applying this Regulation by means of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

10. TRANSITIONAL PROVISIONS

- 10.1. As from the official date of entry into force of the 03 series of amendments to this Regulation, no Contracting Party applying this Regulation shall refuse approval under this Regulation as amended by the 03 series of amendments.
- 10.2. As from 3 years after the official date of entry into force mentioned in paragraph 10.1 above, Contracting Parties applying this Regulation shall grant approvals only if the type of vehicle corresponds to the requirements of this Regulation as amended by the 03 series of amendments.
- 10.3. As from 6 years after the official date of entry into force mentioned in paragraph 10.1 above, Contracting Parties applying this Regulation may refuse to recognize approvals which were not granted in accordance with the 03 series of amendments to this Regulation.

11. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS.

The Parties to the Agreement which apply this Regulation shall communicate to the Secretariat of the United Nations the names and addresses of the technical services responsible for conducting approval tests and of the administrative departments which grant approval and to which forms certifying approval or extension or refusal or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

12. REMARKS CONCERNING PERMISSIBLE AXLE LOADS OR TOTAL VEHICLE MASS

Contracting Parties to the Agreement are not precluded by article 3 of that Agreement from prohibiting the registration on their territory of vehicle types, approved by another Contracting Party in accordance with this Regulation whenever passenger and luggage capacities result in the axle loads or the maximum mass of the vehicle being higher than the legal limits in force on their territory.

Annex 1

(Maximum format: A4 (210 mm x 297 mm))



COMMUNICATION

issued by: Name of administration:
.....
.....
.....

- concerning 2/: APPROVAL GRANTED
APPROVAL EXTENDED
APPROVAL REFUSED
APPROVAL WITHDRAWN
PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

of a vehicle type with regard to its general construction pursuant to Regulation No. 36.

Approval No.....

- 1. Trade name or mark of the power-driven vehicle
2. Vehicle type
3. Name and address of applicant for approval
4. If applicable, name and address of representative of applicant for approval
5. Brief description of the vehicle type as regards its structure, dimensions, configuration and constituent materials
6. Technical maximum mass of vehicle when tested (kg):
6.1. front axle:
6.2. intermediate axle:
6.3. rear axle:
6.4. total (PT):
7. Unladen kerb mass increased by 75 kg for the mass of driver(PT)(kg)
8. Carriage of baggage or goods:
8.1. total volume of baggage compartments or goods compartments (V)(m³)
8.2. total mass of baggage or goods these compartments can contain (B)(kg)
8.3. carriage of baggage or goods on the roof provided for: yes/no 2/
8.3.1. total area of roof equipped for carriage of baggage or goods (VX)(m²)
8.3.2. total mass of baggage or goods which may be carried in this area (BX)(kg)
9. Area for passengers:
9.1. total (S) (m²)
9.2. for standing passengers (S₁)(m²)
10. Number of passengers accommodated:
10.1. total (N)
10.2. seated (A)
10.3. front axle load:
10.4. intermediate axle load: when the vehicle is loaded
10.5. rear axle load: with a number of passengers N
10.6. total vehicle mass: and B + B X kg of baggage
11. Vehicle submitted for approval on
12. Vehicle approved for Class(es)

13. Technical service responsible for conducting approval tests . . . . .
14. Date of report issued by that service . . . . .
15. Number of report issued by that service . . . . .
16. Approval granted/refused/extended/withdrawn . . . . .
17. Position of the approval mark on the vehicle . . . . .
18. Place . . . . .
19. Date . . . . .
20. Signature . . . . .

The list of documents filed with the administration service which has granted approval and available on request is annexed to this communication.

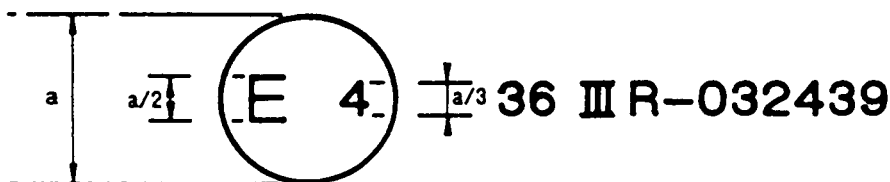
- 1/ Distinguishing number of the country which has granted/extended/refused/ withdrawn approval (see approval provisions in the Regulation).
- 2/ Strike out what does not apply.

## Annex 2

## ARRANGEMENTS OF APPROVAL MARKS

## Model A

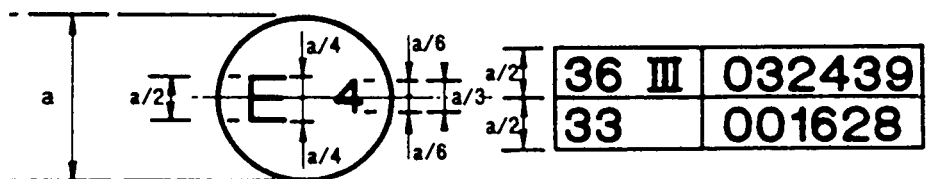
(See paragraph 4.4. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to its constructional features, been approved in the Netherlands (E 4), for Class III, pursuant to Regulation No. 36 under approval number 032439. The approval number indicates that the approval was granted according to the requirements of Regulation No. 36 as amended by the 03 series of amendments.

## Model B

(See paragraph 4.5. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has been approved in the Netherlands (E 4) pursuant to Regulations Nos. 36 and 33.<sup>2</sup> The first two digits of the approval numbers indicate that, at the dates when the respective approvals were given, Regulation No. 36 included the 03 series of amendments and Regulation No. 33 was in its original form.

<sup>2</sup> This number is given merely as an example.

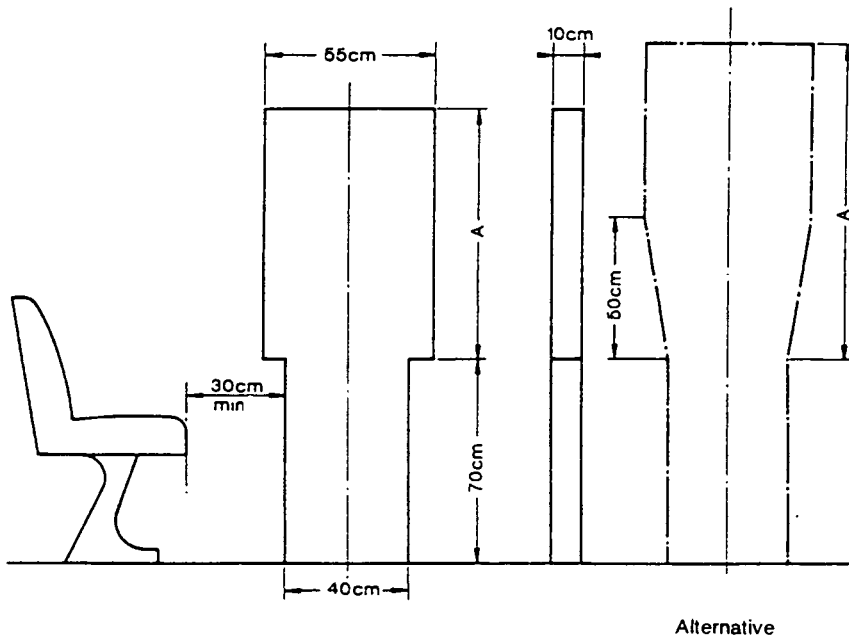
## Annex 3

## EXPLANATORY DIAGRAMS

Figure 1

## ACCESS TO SERVICE DOORS

(see paragraph 5.7.1.)



	Dimension A (cm)	Alternative (cm)
Class II	110	110
Class III	95	110
	85	110



Figure 2

ACCESS TO EMERGENCY DOORS  
(see paragraph 5.7.2.)

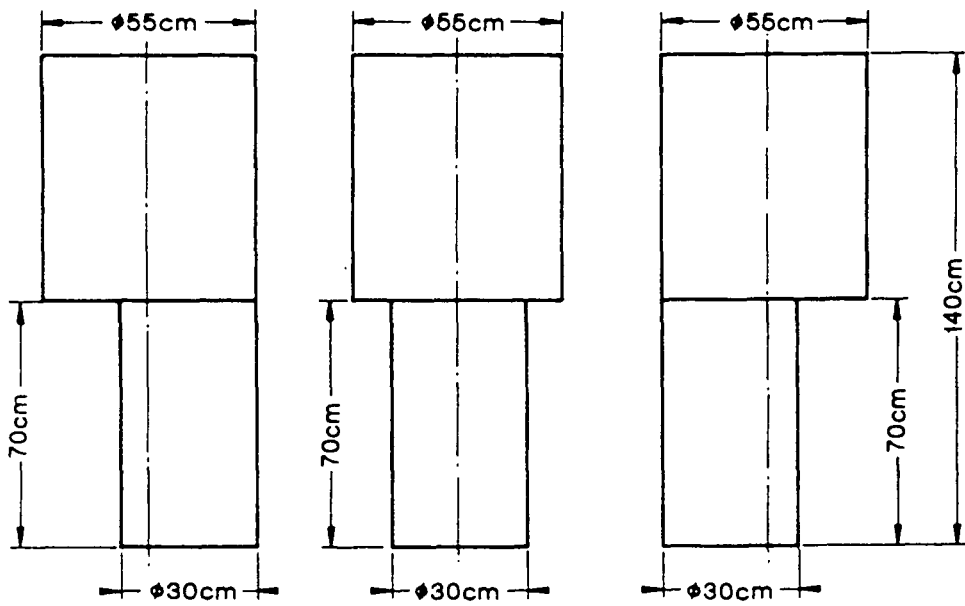
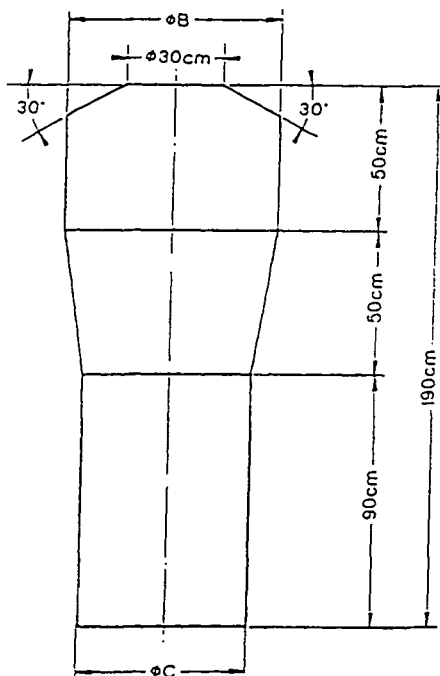


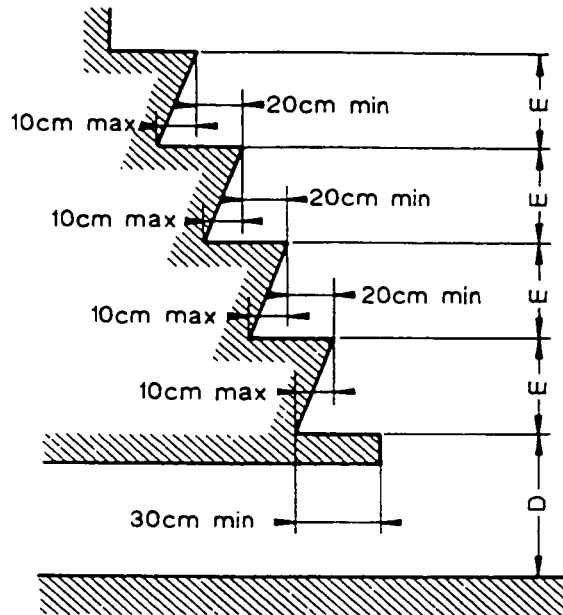
Figure 3  
 GANGWAYS  
 (see paragraph 5.7.5.)



	B (cm)	C (cm)
Class I	55	45
Class II	55	35
Class III	45	30 (22 in the case of laterally movable seats)

Figure 4  
STEPS FOR PASSENGERS

(see paragraph 5.7.7.)



D = Height above the ground, vehicle unladen.

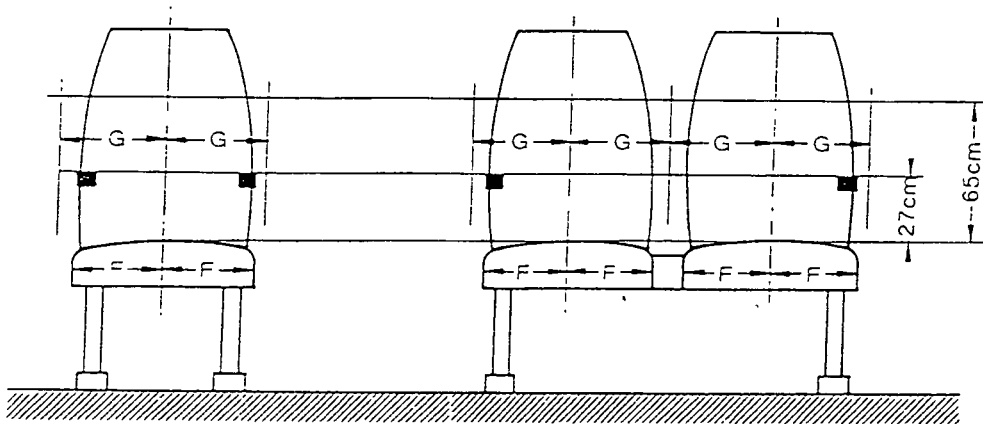
	D (cm) max	E (cm) max
Class I	36	25
Class II	40	35
mechanical suspension	43	
Class III	40	35
mechanical suspension	43	

Notes:

1. At a double doorway the steps in each half of the access passage shall be treated separately.
2. E need not be the same for each step.

Figure 5

WIDTH OF PASSENGER SEATS  
(see paragraph 5.7.8.1.)



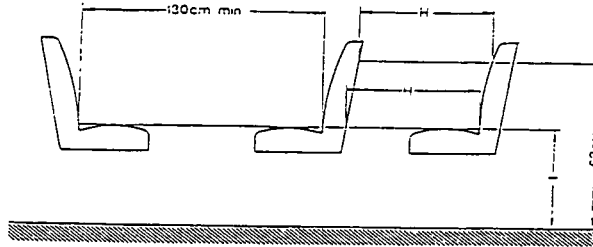
Individual seat

Continuous seat

	F (cm) min	G (cm) min	
		Continuous seats	Individual seats
Class I	20	22.5	25
Class II	20	22.5	25
Class III	22.5	22.5	25

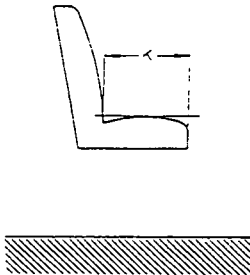
Figure 6

SEAT SPACING AND CUSHION HEIGHT  
(see paragraphs 5.7.8.3 and 5.7.8.4)



	H (cm) min	l (cm) min
Class I	65	40 - 50 (for class I and II min 35 cm at wheel arches and engine compartment(s))
Class II	68	
Class III	75	

Figure 7  
SEAT CUSHION DEPTH  
(see paragraph 5.7.8.2)



	K (cm) min
Class I	35
Class II	40
Class III	40

Figure 8  
SPACE FOR SEATED PASSENGERS  
(see paragraph 5.7.8.5)

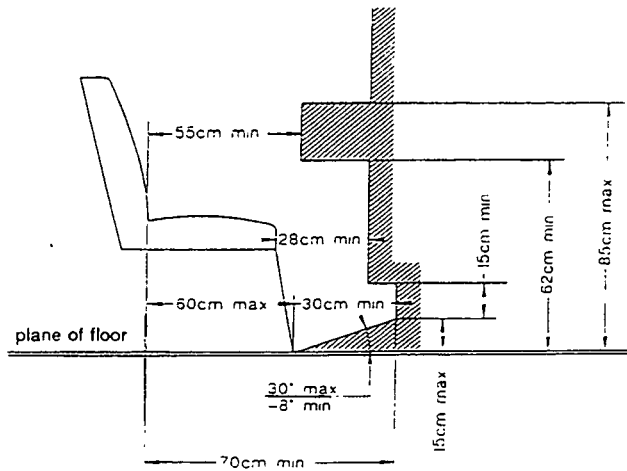


Figure 9  
ACCESS TO SERVICE DOORS  
(see paragraph 5.7 1)

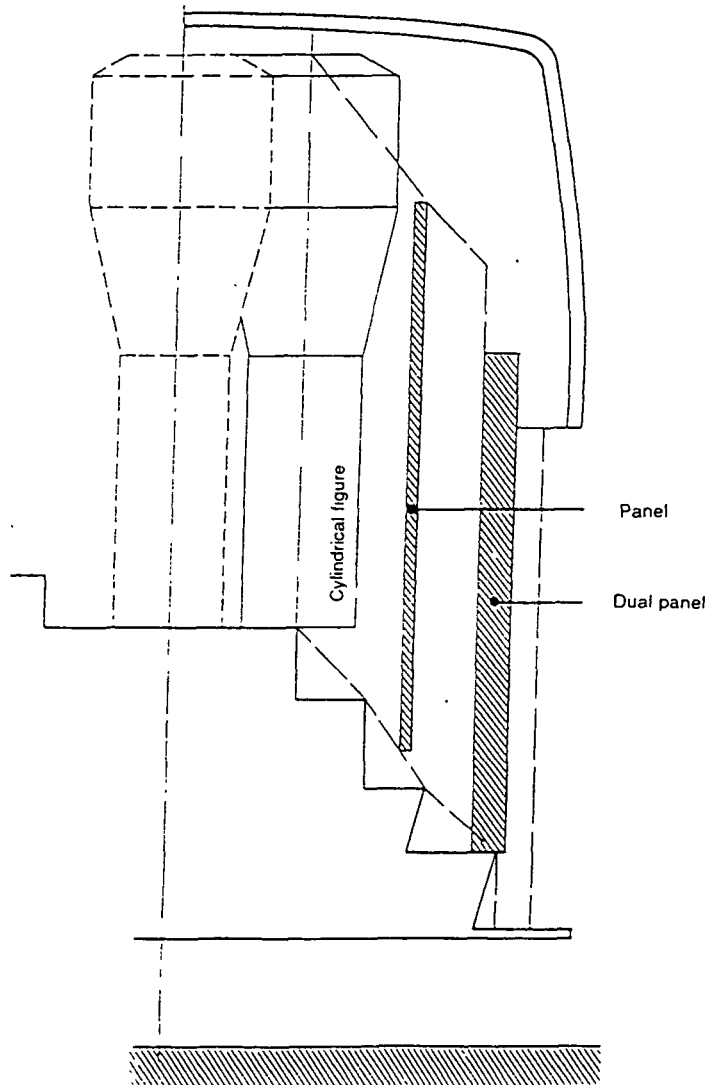
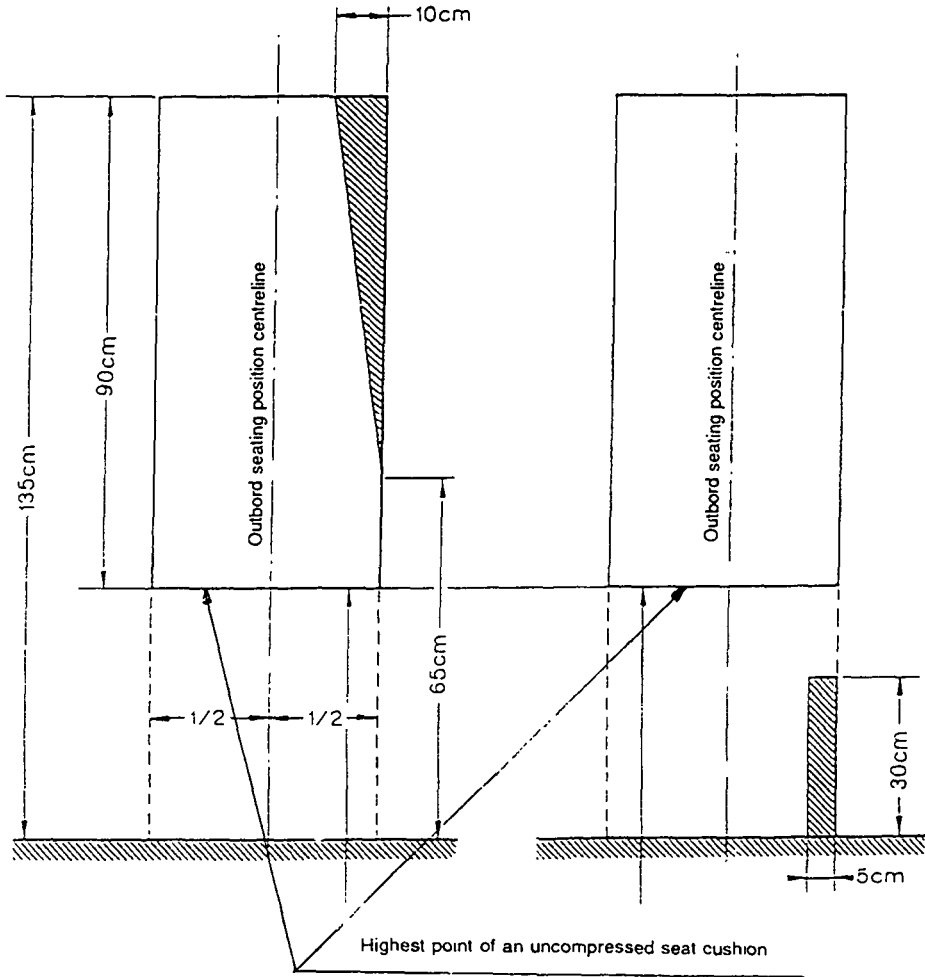


Figure 10  
 PERMITTED INTRUSION  
 OF A STRUCTURAL MEMBER  
 (see paragraph 5.7.8.6.2.2)

Figure 11  
 PERMITTED INTRUSION  
 OF A CONDUIT  
 (see paragraph 5.7.8.6.2.3)



Annex 4

MANOEUVRABILITY  
(see paragraph 5.10)

Figure A

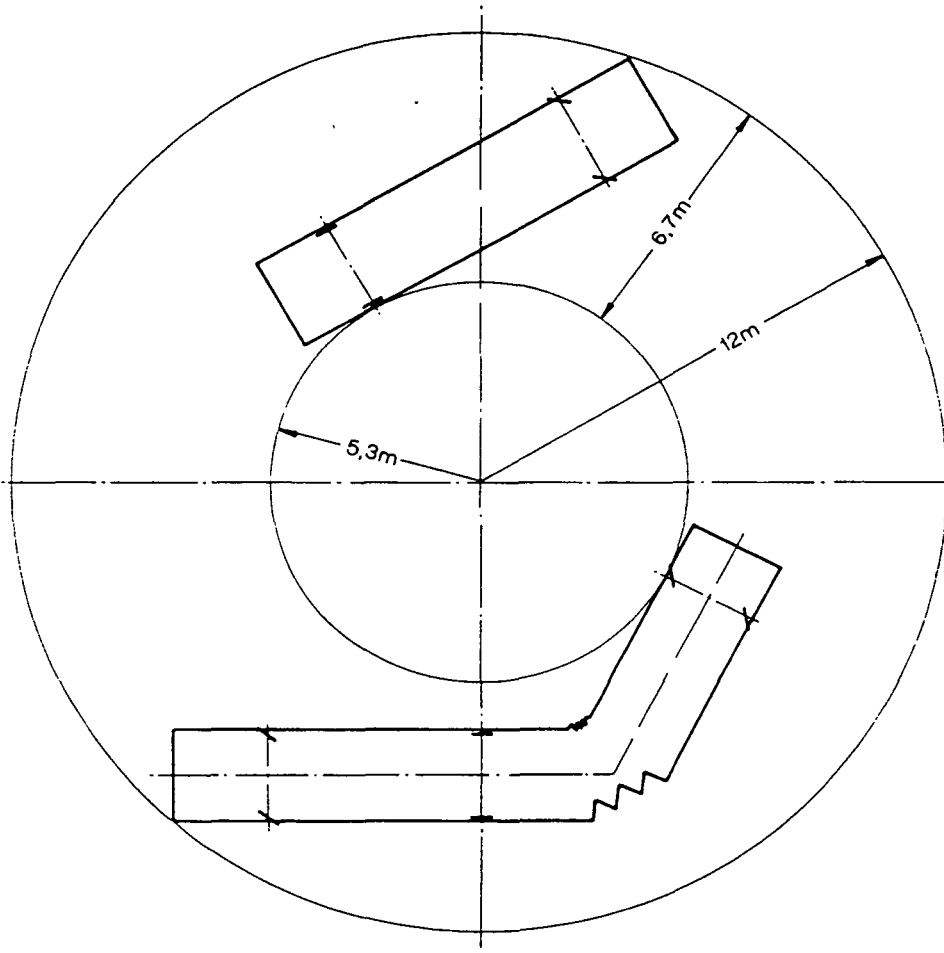




Figure B

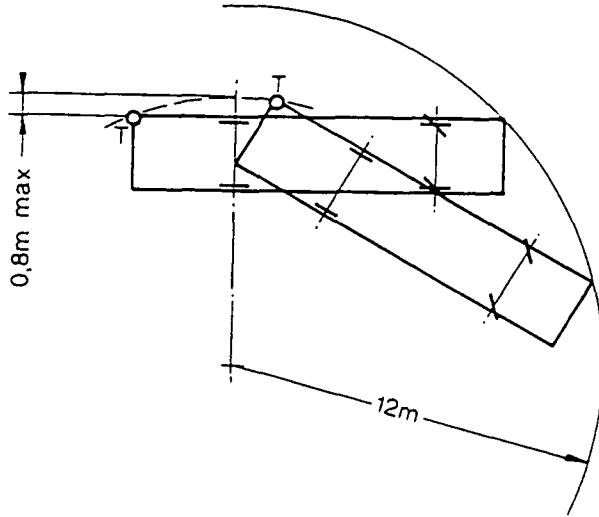
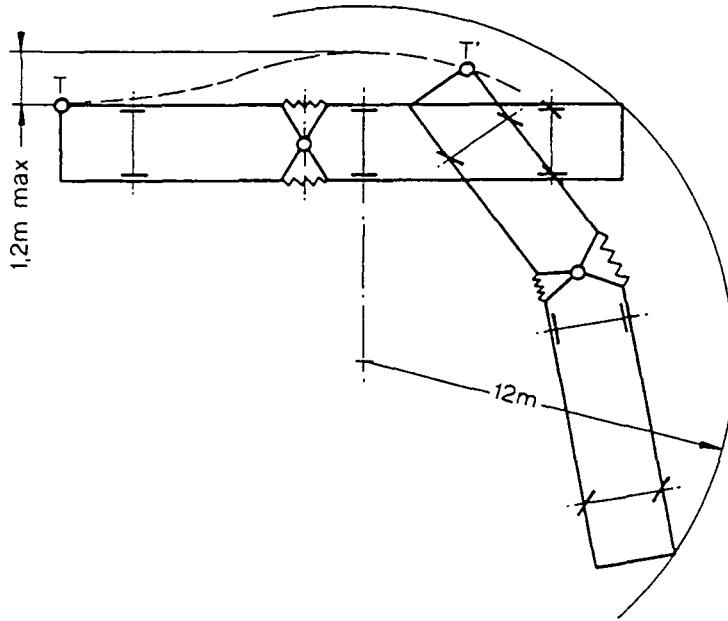


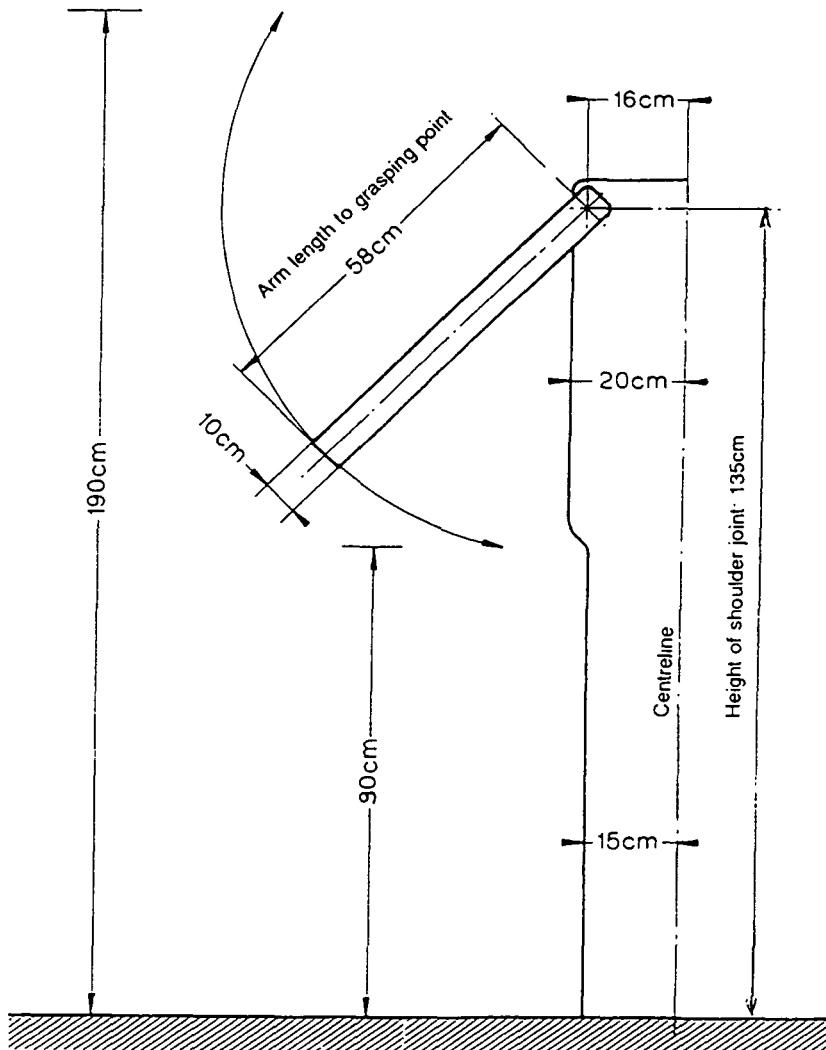
Figure C



## Annex 5

## TESTING DEVICE FOR SITING OR HAND-RAILS AND HAND-HOLDS

(see paragraph 5.12.2.1.)



## Annex 6

(see paragraph 5.6.5.6.2)

## GUIDELINES FOR MEASURING THE CLOSING FORCES OF POWER-OPERATED DOORS

1 General

The closing of a power-operated door is a dynamic process. When a moving door hits an obstacle, the result is a dynamic reaction force, the history of which (in time) depends on several factors (e.g. mass of the door, acceleration, dimensions).

2. Definitions

2.1 Closing force  $F(t)$  is a time function, measured at the closing edges of the door (see paragraph 3.2.).

2.2. Peak force  $F_S$  is the maximum value of the closing force

2.3. Effective force  $F_E$  is the average value of the closing force related to the pulse duration:

2.4 Pulse duration  $T$  is the time between the  $t_1$  and  $t_2$ :

$$F_E = \frac{1}{T} \int_{t_1}^{t_2} F(t) dt$$

$$T = t_2 - t_1$$

where  $t_1$  = threshold of sensitivity, where the closing force exceeds 50N.

$t_2$  = fade-away threshold, where the closing force becomes less than 50N.

2.5. The relation between the above parameters is shown in figure 1 below (as an example):

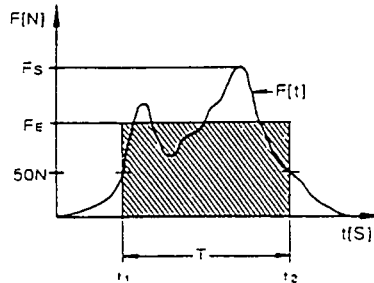


Figure 1

2.6 Clamping force  $F_c$  is the arithmetical mean value of the effective forces, measured at the same measuring point subsequently more times:

$$F_c = \frac{\sum_{i=1}^n (F_E)_i}{n}$$

3. Measurements

3.1. Conditions of measurement:

3.1.1. Temperature range: 10° - 30°C

3.1.2. The vehicle shall stay on a horizontal surface.

3.2. Measurements points shall be:

3.2.1. At the main closing edges of the door.

one in the middle of the door;  
one 150mm above the lower edge of the door.

3.2.2. In the case of doors equipped with clamping prevention devices for the opening process:

At the secondary closing edges of the door at that point which is considered to be the most dangerous place of clamping.

3.3. At least three measurements shall be taken at each of the measuring points to determine the clamping force according to 2.6.

3.4. The signal of the closing force shall be recorded by means of a low-pass filter with a limiting frequency of 100 Hz. Both the threshold of sensitivity and the fade-away threshold to limit the pulse duration shall be set at 50 N.

3.5. The deviation of the reading from the rated value shall not be more than ± 3%.

4. Measuring device

4.1. The measuring device shall consist of two parts: one handle and one measuring part which is a load cell (see figure 2).

4.2. The load cell shall have the following characteristics:

4.2.1. It shall consist of two sliding housings with the outer dimension of 100mm in diameter and 115 mm in width. Inside the load cell a compression spring shall be fitted between the two housings such that the load cell can be pressed together if an appropriate force is applied

4.2.2. The stiffness of the load cell shall be  $10 \pm 0.2$  N/mm. The maximum spring deflection shall be limited to 30mm so that a maximum peak force of 300N is achieved.

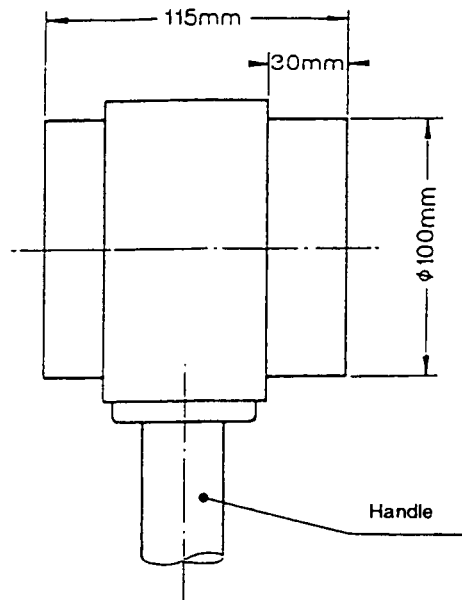


Figure 2

*Authentic texts of the amendments: English and French.*

*Registered ex officio on 14 December 1992.*

N° 4789. ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION DE CONDITIONS UNIFORMES D'HOMOLOGATION ET LA RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DE L'HOMOLOGATION DES ÉQUIPEMENTS ET PIÈCES DE VÉHICULES À MOTEUR. FAIT À GENÈVE, LE 20 MARS 1958<sup>1</sup>

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement n° 36<sup>2</sup> annexé à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement espagnol et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 14 juillet 1992. Ils sont entrés en vigueur le 14 décembre 1992, conformément au paragraphe 1 de l'article 12 de l'Accord.

Le texte du Règlement n° 36 tel qu'amendé (« Révision 1 concernant la série d'amendements 03 ») se lit comme suit :

REGLEMENT No 36

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES A L'HOMOLOGATION DES VEHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DE GRANDES DIMENSIONS EN CE QUI CONCERNE LEURS CARACTERISTIQUES GENERALES DE CONSTRUCTION

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux véhicules non articulés ou articulés à un seul étage conçus et construits pour le transport de personnes et ayant une capacité de plus de 16 places assises ou debout, conducteur non compris, d'une largeur hors tout supérieure à 2,30 m. Si le constructeur en fait la demande, des homologations peuvent être accordées aux véhicules d'une largeur hors tout égale ou inférieure à 2,30 m, à condition que lesdits véhicules satisfassent aux dispositions du présent Règlement.

2. DEFINITIONS

Aux fins du présent Règlement, on entend :

- 2.1. par "Véhicule", un véhicule conçu et équipé pour le transport en commun de plus de 16 voyageurs. Il existe trois classes de véhicules :

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; vol. 516, p. 379 (rectification des textes authentiques anglais et français du paragraphe 8 de l'article 1); vol. 609, p. 291 (amendement du paragraphe 1 de l'article 1); et vol. 1059, p. 404 (rectification du texte authentique français du paragraphe 2 de l'article 12; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 18, ainsi que l'annexe A des volumes 1106, 1110, 1111, 1112, 1122, 1126, 1130, 1135, 1136, 1138, 1139, 1143, 1144, 1145, 1146, 1147, 1150, 1153, 1156, 1157, 1162, 1177, 1181, 1196, 1197, 1198, 1199, 1205, 1211, 1213, 1214, 1216, 1218, 1222, 1223, 1224, 1225, 1235, 1237, 1240, 1242, 1247, 1248, 1249, 1252, 1253, 1254, 1255, 1256, 1259, 1261, 1271, 1273, 1275, 1276, 1277, 1279, 1284, 1286, 1287, 1291, 1293, 1294, 1295, 1299, 1300, 1301, 1302, 1308, 1310, 1312, 1314, 1316, 1317, 1321, 1323, 1324, 1327, 1328, 1330, 1331, 1333, 1335, 1336, 1342, 1347, 1348, 1349, 1350, 1352, 1355, 1358, 1361, 1363, 1364, 1367, 1374, 1379, 1380, 1389, 1390, 1392, 1394, 1398, 1401, 1402, 1404, 1405, 1406, 1408, 1409, 1410, 1412, 1413, 1417, 1419, 1421, 1422, 1423, 1425, 1428, 1429, 1434, 1436, 1438, 1443, 1444, 1458, 1462, 1463, 1464, 1465, 1466, 1474, 1477, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1492, 1494, 1495, 1499, 1500, 1502, 1504, 1505, 1506, 1507, 1509, 1510, 1511, 1512, 1513, 1514, 1515, 1516, 1518, 1519, 1520, 1522, 1523, 1524, 1525, 1526, 1527, 1530, 1537, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1555, 1557, 1558, 1559, 1563, 1565, 1566, 1567, 1568, 1569, 1573, 1575, 1578, 1580, 1581, 1582, 1583, 1584, 1585, 1589, 1590, 1593, 1597, 1598, 1605, 1607, 1637, 1639, 1641, 1642, 1647, 1649, 1654, 1656, 1658, 1664, 1671, 1672, 1673, 1678, 1685, 1686, 1688, 1689, 1691, 1693, 1695 et 1696.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 997, p. 457; vol. 1261, p. 446, et vol. 1436, n° A-4789.

Classe I : autobus urbains  
Classe II : autobus ou autocars interurbains  
Classe III : autocars de tourisme.

Un véhicule peut être admis dans plus d'une classe. En ce cas, il peut recevoir l'homologation pour chacune des classes auxquelles il appartient;

- 2.1.1. par "Véhicule de la classe I", un autobus urbain; les véhicules de cette classe ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout;
- 2.1.2. par "Véhicule de la classe II", un autobus ou autocar interurbain; les véhicules de cette classe sont éventuellement agencés pour des voyageurs debout, mais seulement dans l'allée;
- 2.1.3. par "Véhicule de la classe III", un autocar de tourisme; les véhicules de cette classe ne sont pas agencés pour le transport de voyageurs debout;
- 2.1.4. par "autobus ou autocar articulé", un véhicule composé de plusieurs tronçons rigides qui s'articulent l'un par rapport à l'autre; les compartiments voyageurs de chaque section communiquent entre eux de façon à permettre la libre circulation des voyageurs; les sections rigides sont reliées de façon permanente et ne peuvent être disjointes que par une opération nécessitant des installations que l'on ne trouve normalement que dans un atelier;
- 2.2. par "type de véhicule", des véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles en ce qui concerne les caractéristiques de construction spécifiées dans le présent Règlement;
- 2.3. par "homologation du véhicule", l'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne les caractéristiques de construction spécifiées dans le présent Règlement;
- 2.4. par "porte de service", une porte utilisée par les voyageurs dans des conditions normales d'utilisation, le conducteur étant assis;
- 2.5. par "porte double", une porte offrant deux ou l'équivalent de deux passages d'accès;
- 2.6. par "porte de secours", une porte autre que les portes de service, destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs que dans des circonstances exceptionnelles et en particulier en cas de danger;
- 2.7. par "fenêtre de secours", une fenêtre, non nécessairement vitrée, destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs qu'en cas de danger;
- 2.8. par "fenêtre double", une fenêtre de secours qui, divisée en deux par une ligne verticale (ou un plan) imaginaire, présente deux parties conformes aux prescriptions applicables, quant aux dimensions et à l'accès, à une fenêtre de secours normale;
- 2.9. par "trappe d'évacuation", une ouverture dans le toit destinée à n'être utilisée comme issue par les voyageurs qu'en cas de danger;

- 2.10. par "issue de secours", une porte de secours, une fenêtre de secours ou une trappe d'évacuation;
- 2.11. par "issue", les portes de service ou les issues de secours;
- 2.12. par "plancher", la partie de la carrosserie sur laquelle se tiennent les voyageurs debout, et sur laquelle reposent les pieds des voyageurs assis et du conducteur, ainsi que les supports des sièges;
- 2.13. par "allée", l'espace permettant aux voyageurs d'accéder à partir d'un siège ou d'une rangée de sièges quelconque, à tout autre siège ou rangée de sièges, ou à tout passage d'accès desservant une porte de service quelconque; elle ne comprend pas :
- 2.13.1. l'espace qui s'étend sur une profondeur de 30 cm devant un siège;
- 2.13.2. la surface au-dessus de toute marche ou escalier;
- 2.13.3. tout espace ne donnant accès qu'à un siège ou rangée de sièges;
- 2.14. par "passage d'accès", le passage de l'encadrement de la porte à une allée;
- 2.15. par "habitacle du conducteur", l'espace exclusivement destiné au conducteur et où se trouvent le siège du conducteur, le volant de direction, les commandes, les instruments et autres dispositifs nécessaires à la conduite du véhicule;
- 2.16. par "masse à vide en ordre de marche", la masse du véhicule en ordre de marche, sans occupant ni chargement, mais avec carburant, liquide de refroidissement, lubrifiant, outillage et roue de secours, le cas échéant;
- 2.17. par "masse maximale technique", la masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur du véhicule et reconnue par l'administration accordant l'homologation (cette masse peut être supérieure à la "masse maximale autorisée" à fixer par les administrations nationales);
- 2.18. par "voyageur", un personne autre que le conducteur ou un membre de l'équipage;
- 2.19. par "compartiment voyageurs", l'espace destiné aux voyageurs, à l'exclusion de tout espace occupé par des installations fixes telles que bars, cuisines ou toilettes;
- 2.20. par "porte de service automatique", une porte de service à fonctionnement asservi qui ne peut être ouverte (sauf par des commandes d'urgence) qu'après la manoeuvre d'une commande par un voyageur lorsque le conducteur a libéré ces commandes, et qui se refermera ensuite automatiquement;
- 2.21. par "dispositif empêchant le démarrage", un dispositif qui empêche le véhicule de quitter l'arrêt si une porte reste incomplètement fermée;
- 2.22. par "porte de service commandée par le conducteur", une porte de service normalement ouverte et fermée par le conducteur.



3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
- 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne ses caractéristiques de construction sera présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2. Elle sera accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des renseignements suivants :
- 3.2.1. description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, son agencement et les matériaux utilisés;
- 3.2.2. dessins du véhicule et de son aménagement intérieur; et
- 3.2.3. renseignements :
- 3.2.3.1. la masse maximale technique (PT) (kg). Dans le cas d'un autobus ou autocar articulé, la masse maximale technique doit être indiquée séparément pour les deux sections rigides;
- 3.2.3.2. la masse maximale technique pour chaque essieu (kg);
- 3.2.3.3. la masse à vide en ordre de marche du véhicule;
- 3.2.4. l'équipement prévu, le cas échéant, pour le transport de bagages ou de marchandises;
- 3.2.5. si le véhicule comporte une ou plusieurs soutes à bagages (pour les bagages autres que les bagages à main), le volume total des soutes (V) ( $m^3$ ) et la masse totale des bagages qu'elles peuvent contenir (B) (kg);
- 3.2.6. si le véhicule est équipé pour transporter des bagages sur le toit, la surface totale disponible pour ces bagages (VX) ( $m^2$ ) et la masse totale des bagages qui peuvent y être placés (BX) (kg);
- 3.2.7. la projection horizontale de la surface totale destinée aux voyageurs assis et debout ( $S_0$ ) ( $m^2$ );
- 3.2.8. la projection horizontale de la surface totale destinée aux voyageurs debout ( $S_1$ ) ( $m^2$ ), calculée conformément aux prescriptions du paragraphe 5.2.
- 3.2.9. le nombre de sièges de voyageurs et de membres de l'équipage (le cas échéant) (A);
- 3.2.10. le nombre total de voyageurs prévu (N);
- 3.2.11. la classe ou les classes pour lesquelles l'homologation est demandée;
- 3.3. un véhicule représentatif du type à homologuer doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation.

## 4. HOMOLOGATION

- 4.1. Lorsque le véhicule présenté à l'homologation en application du Règlement satisfait aux prescriptions du paragraphe 5 ci-après, l'homologation pour ce type de véhicule est accordée.
- 4.2. Chaque homologation comporte l'attribution d'un numéro d'homologation dont les deux premiers chiffres (actuellement 03 correspondant à la série 03 d'amendements entrée en vigueur le 14 décembre 1992) indiquent la série d'amendements correspondant aux plus récentes modifications techniques majeures apportées au Règlement à la date de la délivrance de l'homologation. Une même partie contractante ne peut pas attribuer ce numéro à un autre type de véhicule au sens du paragraphe 2.2. ci-dessus.
- 4.3. L'homologation ou l'extension ou le refus de l'homologation d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, sera communiquée aux parties à l'accord appliquant le présent Règlement, par l'envoi d'une fiche conforme au modèle de l'Annexe 1 du présent Règlement.
- 4.4. Sur tout véhicule conforme à un type de véhicule homologué en application du présent Règlement, il est apposé de manière visible, en un endroit facilement accessible et indiqué sur la fiche d'homologation, une marque d'homologation internationale composée :
- 4.4.1.1. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E", suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation 1/;
- 4.4.1.2. du numéro du présent Règlement, suivi de la lettre "R", d'un tiret et du numéro d'homologation, placé à droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1;
- 4.4.2. d'un symbole additionnel séparé du numéro du présent Règlement par une ligne verticale et constitué par le(s) chiffre(s) romain(s) correspondant à la (ou aux) classe(s) dans laquelle (lesquelles) le véhicule a été homologué;
- 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué, en application d'un ou plusieurs autres Règlements joints en annexe à l'Accord, dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, il n'est pas nécessaire de répéter le symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.; en pareil cas, les numéros de

---

1/ 1 pour l'Allemagne, 2 pour la France, 3 pour l'Italie, 4 pour les Pays-Bas, 5 pour la Suède, 6 pour la Belgique, 7 pour la Hongrie, 8 pour la République tchèque, 9 pour l'Espagne, 10 pour la Yougoslavie, 11 pour le Royaume-Uni, 12 pour l'Autriche, 13 pour le Luxembourg, 14 pour la Suisse, 15 (libre), 16 pour la Norvège, 17 pour la Finlande, 18 pour le Danemark, 19 pour la Roumanie, 20 pour la Pologne, 21 pour le Portugal, 22 pour la Fédération de Russie, 23 pour la Grèce, 24, 25 (libres), et 26 pour la Slovénie. Les chiffres suivants seront attribués aux autres pays selon l'ordre chronologique de leur ratification de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces des véhicules à moteur ou de leur adhésion à cet Accord, et les chiffres ainsi attribués seront communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes à l'Accord.

Règlement et d'homologation et les symboles additionnels, pour tous les Règlements en application desquels l'homologation a été accordée dans le pays qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, sont inscrits l'un au-dessous de l'autre à droite du symbole prescrit au paragraphe 4.4.1.

- 4.6. La marque d'homologation doit être nettement lisible et indélébile.
- 4.7. La marque d'homologation est placée au voisinage de la plaque apposée par le constructeur et donnant les caractéristiques des véhicules, ou sur cette plaque.
- 4.8. L'Annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de schémas des marques d'homologation.

## 5. PRESCRIPTIONS

### 5.1. REPARTITION DE LA CHARGE ENTRE LES ESSIEUX ET CONDITIONS DE CHARGE

- 5.1.1. La répartition de la charge à l'arrêt sur un sol horizontal sera déterminée dans les deux cas suivants :
- 5.1.1.1. véhicule à vide, comme indiqué au paragraphe 5.1.3;
- 5.1.1.2. véhicule chargé, comme indiqué au paragraphe 5.1.4;
- 5.1.1.3. 20 % pour les autobus articulés au poids en ordre de marche, tel qu'il est défini au paragraphe 5.1.1.1., et au poids maximal en charge, tel qu'il est défini au paragraphe 5.1.1.2.
- 5.1.2. L'essieu(ou les essieux) avant supporte(nt) au moins le pourcentage de la masse du véhicule, indiqué dans le tableau ci-dessous :

Conditions de charge	Classe I		Classe II		Classe III	
	rigide	articulé	rigide	articulé	rigide	articulé
à vide	20	20	25	20	25	20
en charge	25	20	25	20	25	20

- 5.1.3. par "à vide", on entend, au sens du présent paragraphe 5.1. et du paragraphe 5.3., le véhicule dans les conditions décrites au paragraphe 2.16. (masse à vide en ordre de marche) auquel on ajoute une masse de 75 kg correspondant au conducteur, et une masse de 75 kg pour la masse de l'équipage au cas où le véhicule est pourvu d'un siège à cet effet comme décrit au paragraphe 5.7.1.7. (PV) (kg) :
- 5.1.4. par "chargé", on entend, au sens du présent paragraphe 5.1., le véhicule à vide comme décrit au paragraphe 5.1.3. et alourdi d'une masse Q sur chaque siège de voyageur, un nombre, correspondant au nombre autorisé de voyageurs debout, de masses Q réparties uniformément sur la surface S<sub>1</sub>, une masse égale à B répartie uniformément dans les soutes à bagages et, le cas échéant, une masse égale à BX répartie uniformément sur la surface du toit équipée pour le transport des bagages.

- 5.1.5. Les valeurs de Q pour les différentes classes de véhicules sont indiquées au paragraphe 5.3. ci-après.
- 5.1.6. B (kg) doit être au moins égal, en valeur numérique, à  $100 V$  ( $m^3$ ).
- 5.1.7. BX doit correspondre à une répartition moyenne d'au moins  $75 \text{ kg/m}^2$  sur toute la surface du toit équipée pour le transport des bagages.
- 5.2. SURFACE DISPONIBLE POUR LES VOYAGEURS
- 5.2.1. On détermine la surface totale  $S_0$  disponible pour les voyageurs en déduisant de la surface totale du plancher du véhicule :
- 5.2.1.1. la surface de l'habitacle du conducteur;
- 5.2.1.2. la surface des marches donnant accès aux portes et la surface de toute marche d'une profondeur inférieure à 30 cm;
- 5.2.1.3. la surface de toute partie où la garde au toit est inférieure à 135 cm par rapport au plancher (sans tenir compte des intrusions autorisées conformément au paragraphe 5.7.8.6.2.);
- 5.2.1.4. la surface de toute partie de la section articulée d'un véhicule articulé, dont l'accès est interdit par des garde-fous et (ou) des cloisons.
- 5.2.2. On détermine la surface  $S_1$  disponible pour les voyageurs debout (uniquement dans le cas des véhicules des classes I et II, sur lesquels le transport des voyageurs debout est admis) en déduisant de  $S_0$  :
- 5.2.2.1. pour les véhicules des classes I et II :
- 5.2.2.1.1. la surface de toutes les parties du plancher où la pente est supérieure à 8 %;
- 5.2.2.1.2. la surface de toutes les parties qui ne sont pas accessibles à un voyageur debout quand tous les sièges sont occupés;
- 5.2.2.1.3. la surface de toutes les parties où la hauteur libre au-dessus du plancher est inférieure à 190 cm ou, pour la partie de l'allée située au-dessus et en arrière de l'essieu arrière, et les parties qui s'y rattachent, à 180 cm (il ne sera pas tenu compte, à cet égard, des poignées ou sangles de maintien);
- 5.2.2.1.4. la surface s'étendant en avant d'un plan vertical passant par le centre de la surface du coussin du siège du conducteur (dans sa position la plus reculée) et par le centre du rétroviseur extérieur placé sur le côté opposé du véhicule, et,
- 5.2.2.1.5. l'espace de 30 cm devant chaque siège;
- 5.2.2.1.6. toute partie de la surface du plancher (coin, rebord par exemple) sur laquelle il est impossible de poser partiellement un rectangle de 400 mm x 300 mm;
- 5.2.2.1.7. toute surface qui ne suffit pas à circonscrire un rectangle de 400 mm x 300 mm;

5.2.2.1.8. pour les véhicules de la classe II, la surface de toutes les parties qui n'appartiennent pas à une allée.

5.3. NOMBRE DE PLACES

5.3.1. Le véhicule doit comporter un nombre (A) de places assises conformes aux prescriptions du paragraphe 5.7.8. Si le véhicule est de la classe I ou de la classe II, le nombre A doit être au moins égal au nombre de mètres carrés de la surface de plancher disponible pour les passagers et l'équipage (le cas échéant) ( $S_0$ ) arrondi à l'unité inférieure la plus proche.

5.3.2. Le nombre total (N) de places doit être le suivant :

$$N \leq A + \frac{S_1}{S_{sp}} \leq \frac{(PT - PV - 100.V - 75.VX)}{Q}$$

où  $S_1$  est pris égal à 0 si le véhicule appartient à la classe III et où les valeurs de Q et  $S_{sp}$  pour chaque classe de véhicules sont les suivantes :

Classe	Q (kg) Masse d'un voyageur	$S_{sp}$ (m <sup>2</sup> /voyageur) surface nécessaire par voyageur debout
Classe I **/	68	0,125
Classe II	71 */	0,15
Classe III	71 */	pas de voyageur debout

\*/ Y compris un bagage à main de 3 kg.

\*\*/ Si un véhicule de la classe II ou de la classe III est homologué pour la classe I, on ne tient pas compte de la masse des bagages transportés dans les soutes accessibles uniquement de l'extérieur.

5.3.3. Lorsque le véhicule est chargé d'un nombre N de voyageurs et d'une masse B + BX de bagages, les masses sur chaque essieu et la masse du véhicule ne doivent pas dépasser leurs masses maximales techniques respectives.

5.4. (Non attribué)

5.5. PREVENTION DES RISQUES D'INCENDIE

5.5.1. Compartment moteur

5.5.1.1. Aucun matériau d'insonorisation inflammable ou susceptible de s'imprégner de carburant ou de lubrifiant ne doit être utilisé dans le compartiment moteur, sauf s'il est recouvert d'un revêtement imperméable.

- 5.5.1.2. On doit veiller à éviter, autant que possible, que du carburant ou de l'huile puisse s'accumuler dans une partie quelconque du compartiment moteur, soit en donnant au compartiment moteur la conformation appropriée, soit en aménageant des orifices d'évacuation.
- 5.5.1.3. Un écran d'un matériau résistant à la chaleur doit être disposé entre le compartiment moteur ou toute autre source de chaleur (telle qu'un dispositif destiné à absorber l'énergie libérée lorsqu'un véhicule descend une longue déclivité, par exemple un ralentisseur, ou un dispositif de chauffage de l'habitacle, à l'exception d'un dispositif fonctionnant par circulation d'eau chaude) et le reste du véhicule.
- 5.5.2. Orifice de remplissage des réservoirs à carburant
- 5.5.2.1. Les orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne doivent être accessibles que de l'extérieur du véhicule.
- 5.5.2.2. Les orifices de remplissage des réservoirs à carburant ne doivent pas se trouver à moins de 50 cm d'une ouverture de porte lorsque le réservoir est destiné à contenir de l'essence et de 25 cm lorsqu'il est destiné à contenir du carburant diesel; ils ne doivent pas non plus être placés dans le compartiment voyageurs, ni dans l'habitacle du conducteur; ils ne doivent pas être placés de telle manière que le carburant risque de couler sur le moteur ou sur l'échappement lors du remplissage.
- 5.5.2.3. Le carburant ne doit pas pouvoir s'écouler à travers le bouchon de l'orifice de remplissage ou par les dispositifs prévus pour stabiliser la pression dans le réservoir, même lorsque celui-ci est complètement retourné; un léger suintement est toutefois toléré, si celui-ci ne dépasse pas 30 grammes par minute. Si le véhicule est pourvu de plusieurs réservoirs interconnectés, la pression au cours de l'essai doit correspondre à la position la plus défavorable des réservoirs à carburant.
- 5.5.2.4. Si l'orifice de remplissage est situé sur les parties latérales du véhicule, le bouchon en position fermée ne doit pas former saillie par rapport aux surfaces adjacentes de la carrosserie.
- 5.5.2.5. Les bouchons des orifices de remplissage des réservoirs à carburant doivent être conçus et fabriqués de manière à ne pas pouvoir être ouverts accidentellement.
- 5.5.3. Réservoirs à carburant
- 5.5.3.1. Tout réservoir à carburant doit être fermement fixé. Aucune partie d'un réservoir à carburant ne doit se trouver à moins de 60 cm de l'avant du véhicule ou à moins de 30 cm de l'arrière du véhicule de manière à être protégé en cas de collision frontale ou arrière.
- 5.5.3.2. Aucune partie d'un réservoir à carburant ne doit faire saillie au-delà de la largeur hors-tout de la carrosserie.
- 5.5.3.3. Tous les réservoirs doivent être soumis à une épreuve hydraulique de pression intérieure, à réaliser sur un élément isolé complet, avec tubulure de remplissage, goulot et bouchon de série.

Le réservoir sera rempli d'eau. Après avoir supprimé toute communication vers l'extérieur, on élèvera progressivement la pression par le tuyau d'arrivée du carburant au moteur, jusqu'à ce qu'elle atteigne une pression relative qui doit être égale à deux fois la pression de service, sans cependant être inférieure à 0,3 bar, et qui sera maintenue pendant une minute. Pendant ce temps, il ne devra se produire ni fissure de l'enveloppe, ni fuite; toutefois, il pourra se produire des déformations permanentes.

5.5.3.4. Les réservoirs à carburant doivent être construits pour résister à la corrosion.

5.5.3.5. Tout excès de pression ou tout dépassement de la pression de fonctionnement doivent être automatiquement compensés par des dispositifs appropriés (orifices d'aération, soupapes de décharge, etc.). Les orifices d'aération doivent être conçus de manière à exclure tout risque d'incendie.

5.5.4. Système d'alimentation en carburant

5.5.4.1. Aucun appareil servant à l'alimentation en carburant ne doit être placé dans l'habitacle du conducteur ou dans le compartiment voyageurs.

5.5.4.2. Les canalisations de carburant et toutes les autres parties du système d'alimentation en carburant doivent être disposées de telle manière qu'elles soient protégées autant qu'il est raisonnablement possible.

5.5.4.3. Les canalisations de carburant ne doivent pas subir de contraintes anormales du fait de torsions, flexions ou vibrations de la structure du véhicule ou du groupe moteur.

5.5.4.4. Les raccords des tuyaux souples ou flexibles aux parties rigides du système d'alimentation en carburant doivent être conçus et fabriqués de manière à rester étanches dans les diverses conditions d'utilisation du véhicule, malgré le vieillissement et les torsions, flexions ou vibrations de la structure du véhicule ou du groupe moteur.

5.5.4.5. Le carburant provenant de fuites d'une partie quelconque du système doit pouvoir s'écouler librement sur la chaussée mais jamais sur le dispositif d'échappement.

5.5.5. Commande de sécurité

Il doit être prévu une commande centrale de sécurité dans le but de restreindre le risque d'incendie après l'arrêt du véhicule. Cette commande de sécurité répondra aux conditions suivantes :

5.5.5.1. Elle sera située à portée immédiate du conducteur assis sur son siège.

5.5.5.2. Elle doit être parfaitement repérée et équipée d'un couvercle de protection ou d'un autre dispositif évitant son déclenchement involontaire. Son mode de fonctionnement doit être clairement indiqué dans les instructions affichées à proximité immédiate de la commande de sécurité, par exemple : "Retirer le couvercle et

abaisser le levier : N'actionner que lorsque le véhicule est à l'arrêt".

5.5.5.3. Sa mise en action doit avoir simultanément les effets suivants :

5.5.5.3.1. l'arrêt rapide du moteur;

5.5.5.3.2. la commande d'un coupe-batteries, monté le plus près possible de la batterie, isolant au moins une borne de l'alimentation électrique, à l'exception du circuit alimentant la fonction requise au paragraphe 5.5.5.3.3. ci-dessous, et de ceux qui entretiennent le fonctionnement du tachygraphe ainsi que des dispositifs dont l'arrêt subit créerait un risque plus grand que celui que l'on évite, soit :

5.5.5.3.2.1. éclairage intérieur de secours;

5.5.5.3.2 circulation d'air frais dans les chauffages auxiliaires;

5.5.5.3.2.3. verrouillage électronique centralisé des portes;

5.5.5.3.3. l'allumage des feux de détresse du véhicule.

5.5.5.4. Les fonctions mentionnées au paragraphe 5.5.5.3. peuvent ne pas seulement être actionnées par la commande de sécurité mais aussi par d'autres moyens à condition qu'en cas d'urgence ceux-ci n'interfèrent pas sur le fonctionnement de la commande de sécurité.

#### 5.5.6. Appareils et circuits électriques

5.5.6.1. Tous les câbles doivent être bien isolés : tous les câbles et tout appareillage électrique doivent pouvoir supporter les conditions de température et d'humidité auxquelles ils sont exposés. Dans le compartiment moteur, on portera une attention particulière à leurs caractéristiques de tolérance aux températures ambiantes, aux vapeurs et à l'huile.

5.5.6.2. Aucun câble utilisé dans un circuit électrique ne doit transmettre un courant d'une intensité supérieure à celle admissible pour ce câble, compte tenu de son mode de montage et de la température ambiante maximale.

5.5.6.3. Tout circuit électrique alimentant un appareil autre que le démarreur, le circuit d'allumage (allumage commandé), les bougies de préchauffage, le dispositif d'arrêt du moteur, le circuit de charge et la batterie doit comporter un fusible ou un coupe-circuit. Cependant, les circuits alimentant des appareils à faible consommation peuvent être protégés par un fusible commun ou un coupe-circuit commun, sous réserve que son intensité nominale ne dépasse pas 16 A.

5.5.6.4. Tous les câbles doivent être bien protégés et fixés solidement de telle sorte qu'ils ne puissent pas être endommagés par coupure, abrasion ou frottement.

5.5.6.5. Lorsque la tension dépasse 100 volts efficaces (valeur RMS) dans un ou plusieurs circuits électriques du véhicule, un coupe-circuit à commande manuelle permettant de déconnecter tous



ces circuits du circuit principal d'alimentation électrique doit agir sur tout pôle de ce circuit qui n'est pas relié à la terre, et doit être placé à l'intérieur du véhicule à un endroit bien accessible pour le conducteur; ce coupe-circuit ne doit toutefois pas pouvoir déconnecter le ou les circuits électriques alimentant les feux extérieurs obligatoires du véhicule.

5.5.6.6. Il doit y avoir au moins deux circuits d'éclairage intérieur de sorte que la défaillance de l'un n'affecte pas le fonctionnement de l'autre. Un circuit ne servant qu'à l'éclairage permanent de l'entrée et de la sortie peut être considéré comme l'un de ces circuits.

5.5.7. Batteries

5.5.7.1. Toutes les batteries doivent être solidement fixées et aisément accessibles.

5.5.7.2. Le logement de la batterie doit être séparé du compartiment voyageurs et de l'habitacle du conducteur et ventilé par l'air extérieur.

5.5.8. Extincteur d'incendie et trousse de premiers secours

5.5.8.1. Des emplacements doivent être prévus pour un ou plusieurs extincteurs, dont l'un doit être placé à proximité du siège du conducteur. L'emplacement réservé à chaque extincteur ne doit pas être de dimensions inférieures à 600 mm x 200 mm x 200 mm. Des intrusions dans cet espace sont admises à condition qu'un extincteur de taille adaptée puisse cependant être monté.

5.5.8.2. Un espace sera prévu pour la fixation d'une ou de plusieurs trousse de premiers secours. L'espace prévu ne devra pas être inférieur à 7 dm<sup>3</sup>, ni sa plus petite dimension inférieure à 80 mm.

5.5.9. Matériaux

La présence de matériaux inflammables à moins de 10 cm du tuyau d'échappement n'est admise que si ces matériaux sont efficacement protégés.

5.6. ISSUES

5.6.1. Nombre

5.6.1.1. Le nombre minimal de portes de service doit être le suivant :

Nombre de voyageurs	Nombre de portes de service		
	Classe I	Classe II	Classe III
17 - 45	1	1	1
46 - 70	2	1	1
71 - 100	3	2	1
> 100	4	3	1

- 5.6.1.2. Le nombre minimal de portes de service dans chaque section rigide d'un autobus ou autocar articulé doit être de un, sauf dans le cas de la section avant d'un autobus articulé de la classe I, où il sera de deux.
- 5.6.1.3. Le nombre minimal de portes d'un véhicule sera de deux.
- 5.6.1.4. Aux fins de la présente prescription, les portes de service équipées d'un système de servocommande ne sont considérées comme issues que si elles peuvent être facilement ouvertes à la main, une fois actionnées, en cas de nécessité, la commande prescrite au paragraphe 5.6.5.1.
- 5.6.1.5. Le nombre minimal d'issues de secours doit être tel que le nombre total d'issues soit le suivant :

Nombre de voyageurs	Nombre minimal d'issues
17 - 30	4
31 - 45	5
46 - 60	6
61 - 75	7
76 - 90	8
plus de 90	9

Les trappes d'évacuation ne peuvent compter que pour une des issues de secours ci-dessus.

- 5.6.1.6. Dans le cas des autobus ou autocars articulés, chaque section rigide du véhicule sera traitée comme un véhicule séparé pour le calcul du nombre minimal et pour la position des issues. On déterminera un nombre de voyageurs pour chaque section rigide et le passage reliant celles-ci ne sera pas considéré comme une issue.
- 5.6.1.7. Si l'habitacle du conducteur ne communique pas avec l'intérieur du véhicule, il doit avoir deux issues, qui ne doivent pas se trouver sur la même paroi latérale; si l'une de ces issues est une fenêtre, celle-ci doit satisfaire aux prescriptions énoncées au paragraphe 5.6.8. pour les fenêtres de secours.
- 5.6.1.8. Une double porte de service comptera pour deux portes et une fenêtre double pour deux fenêtres de secours.

- 5.6.1.9. Des trappes d'évacuation, en plus des portes et fenêtres de secours, devront être aménagées dans le toit des véhicules de classes III et II. Elles pourront aussi être aménagées dans le toit des véhicules de la classe I. Le nombre minimal de trappes d'évacuation sera alors :

Nombre de voyageurs	Nombre de trappes
Pas plus de 50	1
Plus de 50	2

5.6.2. Emplacement des issues

- 5.6.2.1. Les portes de service doivent être situées sur le côté proche du bord de la chaussée (en tenant compte du pays dans lequel le véhicule est immatriculé pour son exploitation) et une d'entre elles au moins doit être située dans la moitié avant du véhicule.
- 5.6.2.2. Deux des portes doivent être suffisamment éloignées pour que la distance entre les plans verticaux transversaux passant par les centres de leur surface ne soit pas inférieure à 40 % de la longueur totale du compartiment voyageurs. Si l'une de ces deux portes fait partie d'une double porte, cette distance sera mesurée entre les deux portes les plus éloignées.
- 5.6.2.3. Les issues doivent être placées de telle manière que leur nombre soit sensiblement égal de chaque côté du véhicule.
- 5.6.2.4. Au moins une issue de secours doit être située soit sur la face arrière, soit sur la face avant du véhicule. Pour les véhicules de la classe I, cette disposition est satisfaite si la trappe d'évacuation est aménagée dans le toit.
- 5.6.2.5. Les issues situées d'un même côté du véhicule doivent être régulièrement réparties sur la longueur de celui-ci.
- 5.6.2.6. Il est permis d'aménager une porte sur la paroi arrière du véhicule, à condition qu'il ne s'agisse pas d'une porte de service.
- 5.6.2.7. S'il existe des trappes d'évacuation dans le toit, elles doivent être disposées ainsi : s'il n'y a qu'une trappe, elle doit être située dans le tiers médian du véhicule; s'il en existe deux, elles doivent être éloignées d'une distance d'au moins 2 m mesurée entre les bords les plus proches des ouvertures parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule.

5.6.3. Dimensions minimales

- 5.6.3.1. Les différents types d'issue devront avoir les dimensions minimales suivantes :

		Classe I	Classe II	Classe III	Observations
Porte de service	O U V E R T U R E	hauteur (cm)	180	165	
		largeur (cm)	Porte simple : 65 Porte double : 120		Cette dimension peut être réduite de 10 cm si la mesure est faite à la hauteur des poignées
Porte de secours	E	hauteur (cm)	125		
		largeur (cm)	55		
Fenêtre de secours		Surface (en cm <sup>2</sup> )	4 000		On doit pouvoir inscrire dans cette surface un rectangle de 50 cm x 70 cm
Fenêtre de secours située sur la face arrière du véhicule <sup>*/</sup>		Surface (en cm <sup>2</sup> )	4 000		On doit pouvoir inscrire dans cette surface un rectangle de 50 cm x 70 cm
Trappe d'évacuation		Surface d'ouverture (en cm <sup>2</sup> )	4 000		

<sup>\*/</sup> Indispensable lorsque le constructeur ne prévoit pas une fenêtre de secours ayant les dimensions prescrites ci-dessus.

#### 5.6.4. Prescriptions techniques pour toutes les portes de service

- 5.6.4.1. Toute porte de service doit pouvoir être facilement ouverte de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt (mais pas obligatoirement si le véhicule se déplace). Toutefois, cette prescription ne doit pas être interprétée comme excluant la possibilité de verrouiller la porte de l'extérieur, à condition qu'elle puisse toujours être ouverte de l'intérieur.
- 5.6.4.2. Toute commande ou tout dispositif d'ouverture de la porte de service depuis l'extérieur ne doit pas être à plus de 180 cm du sol quand le véhicule stationne à vide sur sol horizontal.
- 5.6.4.3. Toute porte de service d'une seule pièce à commande manuelle à charnières ou à pivots doit être montée de telle sorte qu'elle tende à se fermer quand elle entre en contact avec un objet immobile alors que le véhicule avance.
- 5.6.4.4. Si une porte de service à commande manuelle se ferme par claquement, la serrure doit être du type à deux positions de verrouillage.
- 5.6.4.5. L'intérieur d'une porte de service ne doit pas comporter de dispositif destiné à recouvrir les marches intérieures lorsque la porte est fermée.

- 5.6.4.6. Si la visibilité directe n'est pas suffisante, il faut installer des dispositifs optiques ou autres permettant au conducteur depuis son siège de déceler la présence d'un voyageur à l'intérieur ou à l'extérieur, au voisinage immédiat de toute porte de service qui n'est pas une porte de service automatique.
- 5.6.4.7. Toute porte de service qui s'ouvre vers l'intérieur du véhicule doit être conçue de façon telle que son mouvement ne risque pas de blesser les voyageurs en utilisation normale. En cas de besoin, des dispositifs de protection appropriés seront installés.
- 5.6.4.8. Lorsqu'une porte de service est adjacente à une porte des toilettes ou d'un autre compartiment interne, la porte de service doit posséder une protection contre son ouverture involontaire. Toutefois, cette protection n'est pas exigée si la porte de service est automatiquement verrouillée dès que le véhicule se déplace à une vitesse supérieure à 5 km/h.
- 5.6.5. Prescriptions techniques complémentaires pour les portes de service à commande assistée
- 5.6.5.1. En cas d'urgence, toute porte de service à commande assistée doit pouvoir, lorsque le véhicule est à l'arrêt (mais pas obligatoirement si le véhicule se déplace), être ouverte depuis l'intérieur et, si elle n'est pas verrouillée, que son alimentation soit assurée ou non, être ouverte depuis l'extérieur par des commandes qui :
- 5.6.5.1.1. sont prioritaires sur toutes les autres commandes;
- 5.6.5.1.2. dans le cas d'une commande intérieure, sont placées à 300 mm ou moins de la porte à une hauteur non inférieure à 1 600 mm au-dessus de la première marche;
- 5.6.5.1.3. sont facilement visibles et clairement identifiables quand on s'approche ou que l'on se tient en face de la porte;
- 5.6.5.1.4. peuvent être actionnées par une personne seule debout immédiatement en face de la porte;
- 5.6.5.1.5. provoquent l'ouverture de la porte ou permettent d'ouvrir facilement cette porte à la main;
- 5.6.5.1.6. peuvent être protégées par un dispositif facile à retirer ou à briser pour avoir accès à la commande d'urgence; l'utilisation de la commande d'urgence, ou la suppression d'un couvercle de protection de la commande, doit être signalée au conducteur par les moyens sonores et visuels;
- 5.6.5.1.7. de plus, dans le cas d'une porte commandée par le conducteur qui ne répond pas aux prescriptions du paragraphe 5.6.5.6.2., ces commandes doivent être telles, qu'après avoir été actionnées pour ouvrir la porte, puis être revenues à leur position normale, les portes ne se referment pas tant que le conducteur n'aura pas ensuite actionné une commande de fermeture.

- 5.6.5.2. Un dispositif peut être prévu pour que le conducteur commande depuis sa place la mise hors service des commandes extérieures d'urgence pour verrouiller les portes de service depuis l'extérieur. Dans ce cas, les commandes extérieures d'urgence seront automatiquement remises en fonction, soit par le démarrage du moteur, soit avant que le véhicule n'ait atteint une vitesse de 20 km/h. Par la suite, la mise hors service des commandes extérieures d'urgence ne pourra pas se faire automatiquement, mais exigera une nouvelle intervention du conducteur.
- 5.6.5.3. Toute porte de service commandée par le conducteur doit pouvoir être actionnée depuis le poste de conduite par des commandes qui, sauf en cas de commande à pied, sont clairement et distinctement marquées.
- 5.6.5.4. Toute porte de service à commande assistée doit déclencher un témoin optique facilement visible par le conducteur normalement assis à son poste de conduite, et ceci en toute condition d'éclairage ambiant, pour l'avertir qu'une porte n'est pas complètement fermée. Ce témoin doit s'allumer chaque fois que la structure rigide de la porte se trouve entre la position de pleine ouverture et à 30 mm de la position de fermeture totale. Un même témoin peut servir pour une ou plusieurs portes. Toutefois, aucun témoin de ce type ne doit être prévu dans le cas d'une porte de service avant qui ne répond pas aux prescriptions des paragraphes 5.6.5.6.2. et 5.6.5.6.3.
- 5.6.5.5. Lorsque le conducteur dispose des commandes d'ouverture et fermeture d'une porte de service à commande assistée, celles-ci doivent être telles que le conducteur puisse inverser le mouvement de la porte à tout moment au cours de la fermeture ou de l'ouverture.
- 5.6.5.6. La conception et le système de commande de toute porte de service à commande assistée doivent être tels qu'un voyageur ne risque pas d'être blessé ou coincé par la porte lorsqu'elle se ferme.
- 5.6.5.6.1. Sauf dans le cas de la porte de service avant, cette exigence sera considérée remplie si les deux conditions suivantes sont satisfaites :
- 5.6.5.6.2. La première condition est que, lorsque la fermeture de la porte en n'importe lequel des points de mesure décrits à l'Annexe 6 du présent Règlement rencontre une résistance au verrouillage ne dépassant pas 150 N, la porte s'ouvre à nouveau automatiquement en totalité et, sauf dans le cas d'une porte de service automatique, reste ouverte tant qu'une commande de fermeture n'est pas actionnée. L'effort de verrouillage peut être mesuré par toute méthode jugée satisfaisante par l'autorité compétente. Un exemple figure à l'Annexe 6 du présent Règlement. La force maximale peut dépasser 150 N sur une courte période à condition de ne pas dépasser 300 N. Le système de réouverture peut être contrôlé à l'aide d'un barreau d'essai dont la section aura une hauteur de 60 mm, une largeur de 30 mm et dont les bords seront arrondis à 5 mm.

- 5.6.5.6.3. La seconde condition est que, dès que les portes sont fermées sur le poing ou les doigts d'un voyageur :
- 5.6.5.6.3.1. la porte s'ouvre à nouveau automatiquement en totalité et, sauf dans le cas d'une porte de service automatique, reste ouverte tant qu'une commande de fermeture n'est pas actionnée;
- 5.6.5.6.3.2. ou bien le poing ou les doigts peuvent être extraits de la fermeture de la porte sans difficulté et sans risque de blessure pour le voyageur. Cette prescription peut être contrôlée à la main ou au moyen du barreau d'essai mentionné au paragraphe 5.6.5.6.2., dont l'épaisseur à une extrémité et sur une longueur de 300 mm est réduite de 30 mm à 5 mm. Le barreau ne sera ni verni ni lubrifié. Si la porte coince le barreau, il doit être possible de le retirer facilement;
- 5.6.5.6.3.3. ou bien la porte est maintenue dans une position permettant le libre passage d'un barreau d'essai dont la section a une hauteur de 60 mm, une largeur de 20 mm et dont les bords ont un rayon de courbure de 5 mm. Cette position n'est pas distante de plus de 30 mm de la position de fermeture complète.
- 5.6.5.6.4. Dans le cas d'une porte de service avant, la prescription du paragraphe 5.6.5.6. sera considérée satisfaite si la porte :
- 5.6.5.6.4.1. répond aux prescriptions des paragraphes 5.6.5.6.2. et 5.6.5.6.3.; ou
- 5.6.5.6.4.2. est équipée de lèvres souples; toutefois, ces lèvres ne doivent pas être souples au point que, si la porte est fermée sur le barreau d'essai mentionné au paragraphe 5.6.5.6.2., la structure rigide de la porte puisse atteindre la position de fermeture complète.
- 5.6.5.7. Si une porte de service à commande assistée n'est maintenue fermée que par l'application continue de la puissance d'assistance, un témoin optique d'alarme sera prévu pour informer le conducteur de toute défaillance de l'assistance de la porte.
- 5.6.5.8. Un dispositif empêchant le démarrage, s'il existe, ne doit intervenir qu'à des vitesses inférieures à 5 km/h et ne doit pas pouvoir fonctionner au-dessus de cette vitesse.
- 5.6.5.9. Une alarme sonore pour le conducteur peut être déclenchée si le véhicule quitte l'arrêt lorsqu'une porte de service à commande assistée n'est pas entièrement fermée. L'alarme sonore doit se déclencher lorsque la vitesse dépasse 5 km/h pour les portes conformes aux prescriptions du paragraphe 5.6.5.6.3.3.
- 5.6.6. Prescriptions techniques complémentaires pour les portes de service automatiques
- 5.6.6.1. Fonctionnement des commandes d'ouverture :
- 5.6.6.1.1. Sauf dans le cas du paragraphe 5.6.5.1., les commandes d'ouverture de toute porte de service automatique ne doivent pouvoir être mises en et hors service que par le conducteur depuis son siège.

- 5.6.6.1.2. La mise en et hors service peut être soit directe, au moyen d'un interrupteur, soit indirecte, par exemple à partir de l'ouverture et de la fermeture de la porte de service avant.
- 5.6.6.1.3. La mise en service des commandes d'ouverture par le conducteur doit être signalée à l'intérieur et, lorsqu'une porte peut être ouverte depuis l'extérieur, de même à l'extérieur du véhicule; l'indicateur (par exemple un bouton poussoir lumineux, un signal lumineux) peut être placé sur ou à proximité de la porte qu'il concerne.
- 5.6.6.1.4. En cas de commande directe à l'aide d'un interrupteur, l'état de fonctionnement du système doit être signalé clairement au conducteur, par exemple : par la position d'un interrupteur, une lampe témoin ou un interrupteur lumineux. L'interrupteur doit porter une marque spéciale et se présenter de façon telle qu'il ne puisse être confondu avec d'autres commandes.
- 5.6.6.2. Ouverture des portes de service automatiques
- 5.6.6.2.1. Après la mise en service par le conducteur des commandes d'ouverture, il doit être possible aux passagers d'ouvrir la porte ainsi :
- 5.6.6.2.1.1. depuis l'intérieur, par exemple par pression sur un bouton ou franchissement d'une barrière lumineuse; et
- 5.6.6.2.1.2. depuis l'extérieur, sauf dans le cas d'une porte seulement destinée à la sortie et identifiée comme telle, par exemple par pression sur un bouton lumineux, un bouton poussoir au-dessous d'un signal lumineux ou un dispositif semblable portant les instructions nécessaires.
- 5.6.6.2.2. La pression sur les boutons mentionnés au paragraphe 5.6.6.2.1.1. comme l'usage des moyens de communication avec le conducteur mentionnés au paragraphe 5.7.9.1. peut envoyer un signal qui est gardé en mémoire et, après la mise en service des commandes d'ouverture par le conducteur, réalise l'ouverture de la porte.
- 5.6.6.3. Fermeture des portes de service automatiques
- 5.6.6.3.1. Lorsqu'une porte de service automatique s'est ouverte, elle doit se refermer automatiquement après un certain laps de temps. Si un voyageur entre ou quitte le véhicule au cours de ce laps de temps, un dispositif de sécurité (par exemple un contact sous le plancher, une barrière lumineuse, une barrière à sens unique) devra garantir un délai suffisant avant la fermeture de la porte.
- 5.6.6.3.2. Si un voyageur entre ou quitte le véhicule tandis que la porte se ferme, le processus de fermeture doit automatiquement s'interrompre et la porte revenir à sa pleine ouverture. L'inversion peut être déclenchée par l'un des dispositifs de sécurité mentionnés au paragraphe 5.6.6.3.1. ou par tout autre dispositif.



- 5.6.6.3.3. Une porte qui s'est fermée automatiquement conformément au paragraphe 5.6.6.3.1. doit pouvoir être à nouveau ouverte par un voyageur, conformément au paragraphe 5.6.6.2., sauf si le conducteur a interrompu le fonctionnement des commandes d'ouverture.
- 5.6.6.3.4. Après la mise hors service, par le conducteur, des commandes d'ouverture des portes de service automatiques, les portes encore ouvertes doivent se fermer dans les conditions prescrites aux paragraphes 5.6.6.3.1. à 5.6.6.3.3.
- 5.6.6.4. Annulation du processus automatique de fermeture pour les portes affectées à une utilisation particulière, par exemple : voyageurs avec voiture d'enfant, personnes handicapées, etc.
- 5.6.6.4.1. L'annulation du processus automatique de fermeture sera à la disposition du conducteur au moyen d'une commande spéciale. Cette annulation devra aussi pouvoir être commandée directement par un voyageur par pression sur un bouton spécial.
- 5.6.6.4.2. L'annulation du processus automatique de fermeture devra être signalée au conducteur, par exemple au moyen d'un témoin lumineux.
- 5.6.6.4.3. La reprise du processus automatique de fermeture devra toujours être effectuée par le conducteur.
- 5.6.6.4.4. Le paragraphe 5.6.6.3. s'appliquera alors à la fermeture de la porte.
- 5.6.7. Prescriptions techniques pour les portes de secours
- 5.6.7.1. Les portes de secours doivent pouvoir être facilement ouvertes de l'intérieur et de l'extérieur lorsque le véhicule est à l'arrêt. Toutefois, cette prescription ne doit pas être interprétée comme excluant la possibilité de verrouiller la porte de l'extérieur, sous réserve que celle-ci puisse toujours être ouverte de l'intérieur à l'aide du système normal d'ouverture.
- 5.6.7.2. Les portes de secours ne doivent pas être du type servo-assisté ou du type coulissant.
- 5.6.7.3. La poignée extérieure des portes de secours ne doit pas être à plus de 180 cm du sol lorsque le véhicule stationne à vide sur un sol horizontal.
- 5.6.7.4. Les portes de secours situées sur les côtés du véhicule doivent s'ouvrir d'arrière en avant et doivent s'ouvrir vers l'extérieur. Elles peuvent comporter des sangles, des chaînes ou tous autres dispositifs de retenue, pour autant que ceci ne les empêche pas de s'ouvrir et de rester ouvertes à 100° au moins. Si un moyen est prévu, suffisant pour laisser le passage libre au gabarit d'accessibilité aux portes de secours, l'exigence d'un angle minimal de 100° ne s'applique pas.
- 5.6.7.5. Lorsqu'une porte de secours est adjacente à une porte des toilettes ou d'un autre compartiment interne, la porte de secours doit posséder une protection contre son ouverture

involontaire. Toutefois, cette protection n'est pas exigée si la porte de secours est automatiquement verrouillée dès que le véhicule se déplace à une vitesse supérieure à 5 km/h.

- 5.6.7.6. Si la porte de service du conducteur n'est pas facilement accessible, notamment s'il faut se glisser entre le volant et le siège du conducteur pour y accéder, elle ne doit pas être considérée comme porte de secours.
- 5.6.7.7. Toutes les portes de secours qui ne sont pas bien visibles à partir du siège du conducteur doivent être équipées d'un dispositif sonore destiné à avertir le conducteur lorsqu'elles ne sont pas complètement fermées. C'est la fermeture du pêne de la porte et non le mouvement de la porte qui doit actionner ce dispositif.
- 5.6.8. Prescriptions techniques pour les fenêtres de secours
- 5.6.8.1. Toute fenêtre de secours à charnière doit s'ouvrir vers l'extérieur.
- 5.6.8.2. Toute fenêtre de secours doit :
- 5.6.8.2.1. soit pouvoir être manoeuvrée aisément et instantanément de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule, grâce à un dispositif jugé satisfaisant par l'autorité compétente,
- 5.6.8.2.2. soit être en verre de sécurité facile à briser. Cette prescription exclut la possibilité d'utiliser des panneaux de verre laminé ou de matière plastique.
- 5.6.8.3. Toute fenêtre de secours qui peut être verrouillée de l'extérieur doit être construite de façon qu'on puisse toujours l'ouvrir de l'intérieur du véhicule.
- 5.6.8.4. Toute fenêtre de secours à charnière supérieure doit être pourvue d'un mécanisme approprié destiné à la maintenir ouverte.
- 5.6.8.5. La hauteur entre le bord inférieur d'une fenêtre de secours installée sur le côté du véhicule et le plancher situé immédiatement au-dessous ne doit pas être supérieure à 100 cm ni inférieure à 65 cm dans le cas d'une fenêtre de secours à charnière, ou 50 cm dans le cas d'une fenêtre en verre brisable. Toutefois, dans le cas d'une fenêtre de secours à charnière, la hauteur du bord inférieur peut être réduite jusqu'à un minimum de 50 cm, si l'ouverture de la fenêtre est munie d'un dispositif de protection jusqu'à une hauteur de 65 cm pour éviter que des voyageurs puissent tomber hors du véhicule. Quand l'ouverture de la fenêtre est munie d'un garde-corps, la partie de l'ouverture située au-dessus de celui-ci ne doit pas être inférieure à la taille minimale prescrite pour une fenêtre de secours.
- 5.6.8.6. Toute fenêtre de secours à charnière qui n'est pas bien visible depuis le siège du conducteur doit être équipée d'un dispositif sonore pour avertir le conducteur lorsqu'elle n'est pas complètement fermée. C'est la fermeture du pêne de la fenêtre et non le mouvement de la fenêtre qui doit actionner ce dispositif.

- 5.6.9. Prescriptions techniques pour les trappes d'évacuation
- 5.6.9.1. Toute trappe d'évacuation doit fonctionner de façon à ne pas empêcher le libre passage depuis l'intérieur ou l'extérieur du véhicule. Le fonctionnement des trappes d'évacuation éjectables doit être efficacement protégé contre une éjection involontaire.
- 5.6.9.2. Les trappes d'évacuation doivent pouvoir être aisément ouvertes ou retirées depuis l'intérieur ou l'extérieur. Cependant, cette condition ne sera pas considérée comme empêchant de verrouiller la trappe d'évacuation dans le but de fermer le véhicule lorsqu'il est vide, à condition que la trappe d'évacuation puisse toujours être ouverte ou retirée depuis l'intérieur au moyen du mécanisme normal d'ouverture ou de démontage.
- 5.6.10. Prescriptions techniques pour les marches rétractables
- Lorsqu'il y a des marches rétractables, ces dernières doivent satisfaire aux conditions suivantes :
- 5.6.10.1. Leur fonctionnement doit être synchronisé avec celui de la porte de service ou de secours correspondante.
- 5.6.10.2. Quand la porte est fermée, aucune partie de la marche rétractable ne doit dépasser de plus de 10 mm le profil extérieur adjacent de la carrosserie.
- 5.6.10.3. Lorsque la porte est ouverte et que la marche rétractable est déployée, sa surface doit être conforme aux prescriptions du paragraphe 5.7.7. du présent Règlement.
- 5.6.10.4. Le véhicule ne doit pas pouvoir se mettre en mouvement par ses propres moyens lorsque la marche est déployée.
- 5.6.10.5. La marche ne doit pas pouvoir se déployer lorsque le véhicule est en mouvement. Si le dispositif actionnant la marche tombe en panne, elle doit se rétracter et rester en position rétractée. Toutefois, le fonctionnement de la porte correspondante ne doit pas être entravé par une telle panne ou dans l'éventualité où la marche est endommagée.
- 5.6.10.6. Quand un passager se tient sur la marche rétractable, la porte correspondante ne doit pas pouvoir se fermer. Pour vérifier que la marche répond à cette exigence, on place en son centre une masse de 15 kg, représentant un petit enfant. Cette exigence ne s'applique toutefois pas aux portes situées dans le champ de vision direct du chauffeur.
- 5.6.10.7. La marche rétractable doit fonctionner sans risquer de blesser ni les passagers ni les personnes qui attendent aux arrêts.
- 5.6.10.8. Les angles avant et arrière des marches rétractables doivent avoir un arrondi d'au moins 5 mm de rayon, les bords doivent présenter un arrondi d'au moins 2,5 mm de rayon.
- 5.6.10.9. Quand la porte de service est ouverte, la marche rétractable doit être maintenue de manière sûre en position déployée. La déformation en un point quelconque de la marche ne doit pas

dépasser 10 mm sous l'effet d'une masse de 136 kg appliquée au centre de la marche s'il s'agit d'une seule marche ou de 272 kg s'il s'agit d'une marche double.

5.6.11 Inscriptions

- 5.6.11.1. Toute issue de secours doit être signalée par l'inscription "Issue de secours" à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.
- 5.6.11.2. Les commandes de secours des portes de service et de toutes les issues de secours, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, doivent être signalées comme telles par un symbole représentatif ou par une inscription clairement rédigée.
- 5.6.11.3. Sur toute commande de secours d'une issue, ou à proximité, il doit être apposé des instructions claires sur la manière de l'actionner.
- 5.6.11.4. La langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions visées aux paragraphes 5.6.11.1. à 5.6.11.3. ci-dessus est déterminée par les services administratifs compétents du pays d'immatriculation du véhicule.

5.7. AMENAGEMENTS INTERIEURS

5.7.1. Accès aux portes de service (voir fig. 1 de l'Annexe 3)

- 5.7.1.1. L'espace libre entre la paroi latérale dans laquelle est aménagée la porte et l'intérieur du véhicule doit permettre le libre passage d'un panneau rectangulaire vertical de 10 cm d'épaisseur, 40 cm de largeur et 70 cm de hauteur au-dessus du plancher, auquel on superpose symétriquement un second panneau de 55 cm de largeur, la hauteur de ce second panneau étant conforme aux prescriptions applicables à la classe de véhicule considérée.

Le double panneau doit être tenu parallèlement à l'ouverture de la porte au cours de son déplacement de sa position de départ, où le plan de la face la plus proche de l'intérieur du véhicule est tangentiel au bord de l'ouverture, situé le plus à l'extérieur à la position où il touche la première marche, après quoi il doit être tenu perpendiculairement à la direction probable de déplacement d'une personne qui emprunte le passage.

- 5.7.1.2. La hauteur du panneau rectangulaire supérieur est de 110 cm pour les véhicules de la classe I, de 95 cm pour ceux de la classe II et de 85 cm pour ceux de la classe III.

En alternative, on peut utiliser une section trapézoïdale d'une hauteur de 50 cm, reliant les largeurs des panneaux supérieur et inférieur. Dans un tel cas, la hauteur totale du panneau supérieur comportant la section rectangulaire avec cette section trapézoïdale devra être de 110 cm pour toutes les classes de véhicules.

- 5.7.1.3. Lorsque l'axe médian de ce double panneau a franchi une distance de 30 cm depuis sa position de départ et que le double panneau touche la surface d'une marche, il est maintenu dans cette position.

- 5.7.1.4. Le cylindre (fig. 3 de l'Annexe 3) utilisé pour mesurer l'accessibilité de l'allée doit alors être déplacé en partant de l'allée, dans la direction probable de déplacement d'une personne quittant le véhicule, jusqu'à ce que son axe médian ait atteint le plan vertical contenant le bord supérieur de la marche la plus haute, ou bien jusqu'à ce qu'un plan tangent au cylindre supérieur contacte le double panneau, selon ce qui se produit en premier, puis il sera maintenu dans cette position (voir fig. 9 de l'Annexe 3).
- 5.7.1.5. Entre le cylindre, dans la position définie au paragraphe 5.7.1.4. et le double panneau, dans la position définie au paragraphe 5.7.1.3., doit exister un espace libre dont les limites supérieures et inférieures sont désignées sur la figure 9 de l'Annexe 3. Cet espace doit permettre le libre passage d'un panneau vertical d'une épaisseur ne dépassant pas 2 cm et dont le profil et les dimensions sont identiques à ceux de la section médiane du cylindre (par. 5.7.5.1.). Ce panneau sera déplacé à partir de la position tangentielle du cylindre, jusqu'à ce que sa face externe arrive au contact du côté intérieur du double panneau, en touchant le ou les plans définis par l'arête supérieure de la marche, dans la direction probable de déplacement d'une personne utilisant l'entrée (voir fig. 9 de l'Annexe 3).
- 5.7.1.6. L'espace de libre passage ne doit pas empiéter sur une zone s'étendant jusqu'à 30 cm en avant du coussin non comprimé d'un siège quelconque, jusqu'à la hauteur du sommet de ce coussin.
- 5.7.1.7. Dans le cas d'un strapontin, cet espace doit être déterminé quand le strapontin est en position d'utilisation.
- 5.7.1.8. Toutefois, un strapontin destiné au personnel d'accompagnement peut obstruer l'accès à une porte de service quand il est en position d'utilisation à condition que :
- 5.7.1.8.1. l'indication soit clairement donnée dans le véhicule lui-même comme dans la fiche de communication (Annexe 1) que le strapontin est à l'usage exclusif du personnel d'accompagnement;
- 5.7.1.8.2. lorsque le strapontin n'est pas utilisé, il se replie automatiquement afin que puissent être remplies les conditions énoncées aux paragraphes 5.7.1.1. ou 5.7.1.2. et 5.7.1.3., 5.7.1.4. et 5.7.1.5.;
- 5.7.1.8.3. la porte ne soit pas considérée comme une issue obligatoire au sens du paragraphe 5.6.1.5.;
- 5.7.1.8.4. le siège soit équipé d'une ceinture de sécurité à rétracteur; et
- 5.7.1.8.5. qu'aucun élément du strapontin, aussi bien en position d'utilisation qu'en position repliée, ne dépasse un plan vertical passant par le centre de la surface du coussin du siège du conducteur dans la position la plus reculée et par le centre du miroir rétroviseur extérieur monté du côté opposé du véhicule.
- 5.7.2. Accès aux portes de secours (voir fig. 2 de l'Annexe 3)
- 5.7.2.1. L'espace libre compris entre l'allée et l'ouverture de la porte de secours doit permettre le libre passage d'un cylindre

vertical de 30 cm de diamètre sur une hauteur de 70 cm à partir du plancher, sur lequel est disposé un second cylindre de 55 cm de diamètre, la hauteur totale de l'ensemble étant de 140 cm.

5.7.2.2. La base du premier cylindre doit être comprise à l'intérieur de la projection du second cylindre.

5.7.2.3. Dans le cas où les sièges pliants seraient placés le long de ce passage, l'espace de libre passage du cylindre doit obligatoirement être déterminé lorsque le siège est en position abaissée (siège déplié).

5.7.3. Accès aux fenêtres de secours

5.7.3.1. Par toute fenêtre de secours on doit pouvoir faire sortir du véhicule un gabarit d'essai depuis l'allée.

5.7.3.2. La direction de déplacement du gabarit d'essai doit être celle qu'est supposé suivre un passager évacuant le véhicule. Le gabarit d'essai doit rester perpendiculaire à cette direction.

5.7.3.3. Le gabarit d'essai aura la forme d'une plaque mince de dimensions 60 x 40 cm dont les coins sont arrondis à un rayon de 30 cm. Toutefois, dans le cas d'une fenêtre de secours située sur la face arrière du véhicule, le gabarit d'essai peut, au choix, avoir les dimensions 140 x 35 cm avec des coins arrondis à un rayon de 17,5 cm.

5.7.4. Accès aux trappes d'évacuation

Les trappes d'évacuation doivent être situées au-dessus d'au moins une partie de siège, ou d'un autre point d'appui équivalent permettant d'y accéder.

5.7.5. Allées (voir fig. 3 de l'Annexe 3)

5.7.5.1. Sur les véhicules de transport en commun, l'allée doit être conçue et aménagée de manière à permettre le libre passage d'un gabarit constitué par deux cylindres coaxiaux entre lesquels est intercalé un tronc de cône renversé, et ayant les dimensions suivantes (cm) :

	Classe I	Classe II	Classe III
Diamètre du cylindre inférieur	45	35	30
Hauteur du cylindre inférieur	90	90	90
Diamètre du cylindre supérieur	55	55	45
Hauteur du cylindre supérieur	50	50	50
Hauteur totale	190	190	190

Le gabarit peut entrer en contact avec des sangles de retenue, si le véhicule en est équipé, et les déplacer.

- 5.7.5.2. Sur les véhicules de la classe I, le diamètre du cylindre inférieur peut être ramené de 45 à 40 cm dans toute partie de l'allée se trouvant à l'arrière :
- 5.7.5.2.1. d'un plan transversal vertical situé à 1,50 m en avant de l'axe médian de l'essieu arrière; et
- 5.7.5.2.2. d'un plan transversal vertical situé au bord arrière de la porte de service située le plus en arrière.
- 5.7.5.3. Sur les véhicules de la classe III, les sièges situés d'un ou des deux côtés de l'allée pourront être mobiles latéralement, la largeur de l'allée pouvant alors être réduite à une valeur correspondant à un diamètre de 22 cm pour le cylindre inférieur, à condition qu'il suffise d'actionner une commande aménagée sur chaque siège, facilement accessible à une personne se tenant debout dans l'allée, pour que le siège retourne automatiquement à la position correspondant à une largeur minimale de 30 cm, même lorsqu'il est chargé.
- 5.7.5.4. La hauteur du cylindre supérieur peut être réduite de 10 cm dans toute partie de l'allée se trouvant à l'arrière :
- 5.7.5.4.1. d'un plan transversal vertical situé à 1,50 m en avant de l'axe médian de l'essieu arrière; et
- 5.7.5.4.2. d'un plan transversal vertical situé au bord arrière de la porte de service située le plus en arrière.
- 5.7.5.5. Sur les autobus ou autocars articulés, le gabarit cylindrique décrit au paragraphe 5.7.5.1. doit pouvoir franchir sans entrave la section articulée. Aucune partie du revêtement souple de cette section, notamment des soufflets, ne devra empiéter sur l'allée.
- 5.7.5.6. Des marches peuvent être installées dans l'allée. La largeur de ces marches ne doit pas être inférieure à la largeur de l'allée en haut des marches.
- 5.7.5.7. Les strapontins permettant à des passagers de s'asseoir dans l'allée ne sont pas admis.
- 5.7.5.8. Les sièges coulissant latéralement et qui, dans une de leurs positions, empiètent sur l'allée, ne sont pas admis, sauf sur les véhicules de la classe III, dans les conditions prévues au paragraphe 5.7.5.3.
- 5.7.6. Pente de l'allée
- La pente de l'allée ne doit pas dépasser :
- 5.7.6.1. 8 % dans le cas d'un véhicule des classes I ou II;
- 5.7.6.2. 12,5 % dans le cas d'un véhicule de la classe III.

5.7.7. Marches (voir fig. 4 de l'Annexe 3)

- 5.7.7.1. Les hauteurs maximale et minimale et la profondeur minimale des marches pour les voyageurs aux portes de service et de secours ainsi qu'à l'intérieur du véhicule doivent être les suivantes :

		Classe I	Classe II	Classe III
Première marche à partir du sol	hauteur max. (cm)	36 <u>1/</u>	40 <u>1/</u> <u>2/</u>	
	profondeur min. (cm)	30		
Autres marches	hauteur max. (cm)	25 <u>3/</u>	35	
	hauteur min. (cm)	12		
	profondeur min. (cm)	20		

1/ 70 cm dans le cas d'une porte de secours.

2/ 43 cm dans le cas d'un véhicule à suspension exclusivement mécanique.

3/ 30 cm dans le cas des marches d'une porte située au-delà de l'essieu arrière.

- 5.7.7.2. Aux fins du présent paragraphe, la hauteur d'une marche doit être mesurée au centre de sa largeur. En outre, les constructeurs devront spécifiquement tenir compte de l'accès pour passagers handicapés, en particulier en ce qui concerne la hauteur de marche dans la classe I, laquelle devra être maintenue à un minimum.
- 5.7.7.3. La hauteur de la première marche par rapport au sol doit être mesurée sur le véhicule à vide, l'équipement pneumatique et la pression de gonflage étant ceux spécifiés par les fabricants pour le poids maximal technique déclaré conformément au paragraphe 3.2.3.
- 5.7.7.4. S'il y a plus d'une marche, la contremarche de chaque marche peut être en retrait jusqu'à 10 cm et sa projection sur la marche précédente doit dégager une surface libre d'au moins 20 cm de profondeur (voir fig. 4 de l'Annexe 3) avec toutes les bordures des marches dessinées de façon à minimiser le risque de trébucher, et peinte de couleur vive et contrastante.
- 5.7.7.5. La largeur et la forme d'une marche doivent être telles qu'on puisse placer sur celle-ci un panneau rectangulaire de 40 x 30 cm dans le cas de la première marche, et un panneau rectangulaire de 40 x 20 cm dans le cas de toute autre marche, sans que la surface du panneau correspondant déborde de plus de 5 % de la marche. Dans le cas d'une entrée double, chacune de ses moitiés devra remplir ces conditions.



5.7.8. Sièges des voyageurs et espace disponible pour les voyageurs assis

5.7.8.1. Largeur minimale des sièges (voir fig. 5 de l'Annexe 3)

5.7.8.1.1. La largeur minimale du coussin d'un siège, mesurée à partir d'un plan vertical passant par le centre de cette place assise, doit être de :

5.7.8.1.1.1. 20 cm dans les véhicules des classes I et II;

5.7.8.1.1.2. 22,5 cm dans les véhicules de la classe III.

5.7.8.1.2. La largeur minimale de l'espace disponible pour chaque place assise mesurée à partir d'un plan vertical passant par le centre de cette place, aux hauteurs comprises entre 27 et 65 cm au-dessus du coussin non comprimé, doit être de :

5.7.8.1.2.1. 25 cm dans le cas d'un siège individuel;

5.7.8.1.2.2. 22,5 cm dans le cas d'une banquette pour plusieurs voyageurs.

5.7.8.2. Profondeur minimale du coussin (voir fig. 7 de l'Annexe 3)

La profondeur minimale du coussin doit être de :

5.7.8.2.1. 35 cm dans les véhicules de la classe I;

5.7.8.2.2. 40 cm dans les véhicules des classes II et III.

5.7.8.3. Hauteur du coussin (voir fig. 6 de l'Annexe 3)

La hauteur du coussin non comprimé par rapport au plancher doit être telle que la distance entre le plancher et un plan horizontal tangent à la partie avant de la face supérieure du coussin soit comprise entre 40 et 50 cm; elle peut toutefois être ramenée à 35 cm (valeur minimale) à l'endroit des passages de roues et du compartiment moteur.

5.7.8.4. Espacement des sièges (voir fig. 6 de l'Annexe 3)

5.7.8.4.1. Dans le cas des sièges orientés dans le même sens, l'intervalle minimal entre la face avant du dossier d'un siège et la face arrière du dossier du siège qui le précède, mesuré horizontalement et à toute hauteur comprise entre le niveau de la face supérieure du coussin et 62 cm au-dessus du plancher, doit être le suivant :

Classe I	65 cm
Classe II	68 cm
Classe III	75 cm

5.7.8.4.2. Toutes les dimensions doivent être mesurées coussin et dossiers non comprimés, dans un plan vertical passant par l'axe médian de chaque place assise individuelle.

- 5.7.8.4.3. Dans le cas des sièges transversaux orientés face à face, l'intervalle minimal entre la face avant des dossiers des sièges se faisant face, mesuré transversalement à la hauteur du sommet des coussins, doit être de 130 cm.
- 5.7.8.5. Espace ménagé pour les voyageurs assis (voir fig. 8 de l'Annexe 3)
- 5.7.8.5.1. Devant chaque siège de voyageur il doit y avoir un dégagement comme le montre la figure 8 de l'Annexe 3. Le dossier d'un autre siège situé devant, ou une cloison dont le profil correspond approximativement à celui du dossier du siège incliné, peut empiéter sur cet espace comme prévu au paragraphe 5.7.8.4. La présence dans cet espace de piètements de sièges est autorisée, à condition qu'un espace suffisant soit laissé aux pieds du voyageur.
- 5.7.8.5.2. Cependant au moins deux sièges dirigés vers l'avant ou vers l'arrière devront être disponibles et marqués à l'intention particulière des passagers handicapés, et cela dans la partie du véhicule qui convient le mieux pour y accéder. Ces sièges seront construits pour offrir un espace suffisant aux handicapés, seront munis de poignées adéquates, du point de vue forme et emplacement, en vue de faciliter leur occupation et leur dégagement, et seront munis d'un système de communication à partir de la position assise, conformément au paragraphe 5.7.9.
- 5.7.8.6. Garde au toit au-dessus des places assises
- 5.7.8.6.1. Au-dessus de chaque place assise, il doit y avoir un espace libre d'au moins 90 cm à partir du point le plus haut du coussin non comprimé. Cet espace libre doit s'étendre au-dessus de la projection verticale de toute la surface du siège et de l'espace correspondant réservé aux pieds.
- 5.7.8.6.2. Dans l'espace s'étendant au-dessus de l'aire visée au paragraphe 5.7.8.6.1., les intrusions suivantes sont admises :
- 5.7.8.6.2.1. Intrusion du dossier d'un autre siège;
- 5.7.8.6.2.2. Intrusion d'un élément de structure, sous réserve que celui-ci s'inscrive dans un triangle dont le sommet est situé à 65 cm au-dessus du plancher, et la base large de 10 cm dans la partie haute de l'espace considéré et adjacente à la paroi latérale du véhicule (fig. 10 de l'Annexe 3);
- 5.7.8.6.2.3. Intrusion d'un conduit (gaine de chauffage par exemple), sous réserve que sa section transversale reste inscrite dans un rectangle situé dans la partie basse de l'espace considéré, contre la paroi latérale du véhicule, d'une largeur de 5 cm, et d'une hauteur de 30 cm à partir du plancher (fig. 11 de l'Annexe 3).
- 5.7.9. Communication avec le conducteur
- 5.7.9.1. Dans le cas d'un véhicule des classes I ou II, il sera fourni un moyen permettant aux voyageurs d'indiquer au conducteur qu'il doit s'arrêter.

- 5.7.9.2. Si un compartiment couchette pour le personnel d'accompagnement est installé sans accès à l'habitacle du conducteur ni au compartiment voyageurs, un moyen de communication entre l'habitacle du conducteur et le compartiment couchette doit être prévu.
- 5.7.10. Appareils à boissons chaudes et matériel de cuisine
- Les appareils à boissons chaudes et le matériel de cuisine doivent être installés ou protégés de telle manière qu'il n'y ait pas risque de projection d'aliments ou de boissons chaudes sur tout passager assis en cas d'un freinage d'urgence ou sous l'effet de la force centrifuge.
- 5.7.11. Portes des compartiments intérieurs
- Toute porte de toilettes ou d'un autre compartiment intérieur :
- 5.7.11.1. doit pouvoir se fermer d'elle-même et ne pourra pas être pourvue d'un dispositif la maintenant ouverte, lorsque dans cette position elle risque d'entraver les voyageurs en cas d'urgence;
- 5.7.11.2. lorsqu'elle est ouverte, ne doit masquer aucune poignée ou commande d'ouverture de toute porte de service ou de secours;
- 5.7.11.3. doit être pourvue d'un dispositif en permettant l'ouverture depuis l'extérieur du compartiment en cas d'urgence;
- 5.7.11.4. ne doit pas pouvoir être verrouillée depuis l'extérieur sauf s'il est toujours possible de l'ouvrir de l'intérieur.
- 5.8. ECLAIRAGE ARTIFICIEL INTERIEUR
- 5.8.1. Un éclairage électrique intérieur approprié doit être prévu pour éclairer :
- 5.8.1.1. tous les compartiments réservés aux voyageurs et la section articulée de l'autobus ou autocar articulé;
- 5.8.1.2. les escaliers ou marches;
- 5.8.1.3. l'accès aux sorties;
- 5.8.1.4. les inscriptions intérieures et les commandes intérieures de toutes les sorties;
- 5.8.1.5. tous les endroits où il y a des obstacles.
- 5.9. SECTION ARTICULEE DES AUTOBUS OU AUTOCARS ARTICULES
- 5.9.1. La section articulée qui relie les tronçons rigides du véhicule doit être conçue et construite de manière à permettre un mouvement de rotation autour d'un axe horizontal et d'un axe vertical.
- Ces axes devront se recouper au point d'articulation et être perpendiculaires à la direction de déplacement du véhicule.

- 5.9.2. Lorsque l'autobus ou l'autocar articulé, à vide et en ordre de marche, est à l'arrêt sur une surface horizontale plane, il ne doit y avoir, entre le plancher de l'un quelconque des tronçons rigides et celui de la base pivotante ou de l'élément qui remplace celle-ci, aucun interstice non recouvert dont la largeur dépasse :
- 5.9.2.1. 1 cm quand toutes les roues du véhicule sont sur un même plan;
- 5.9.2.2. 2 cm quand les roues de l'essieu adjacent à la section articulée reposent sur une surface plus haute de 15 cm que la surface sur laquelle reposent les roues des autres essieux.
- 5.9.3. La différence de niveau entre le plancher des tronçons rigides et celui de la base pivotante, à l'endroit du joint, ne doit pas dépasser :
- 5.9.3.1. 2 cm dans les conditions décrites au paragraphe 5.9.2.1. ci-dessus;
- 5.9.3.2. 3 cm dans les conditions décrites au paragraphe 5.9.2.2. ci-dessus.
- 5.9.4. Sur les autobus ou autocars articulés, des garde-fous ou des cloisons doivent interdire aux voyageurs l'accès aux parties de la section articulée où :
- le plancher comporte un interstice non recouvert qui ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 5.9.2.;
  - le plancher ne peut pas supporter le poids des voyageurs;
  - les déplacements des parois présentent un danger pour les voyageurs.
- 5.10. MANOEUVRABILITE
- 5.10.1. Le véhicule doit pouvoir s'inscrire à l'intérieur d'un cercle de 12 m de rayon dans l'un ou l'autre sens de braquage sans qu'aucun de ses points extrêmes ne dépasse le pourtour du cercle.
- 5.10.2. Lorsque les points extrêmes du véhicule se déplacent sur un cercle de 12 m de rayon dans l'un ou l'autre sens de braquage, le véhicule doit pouvoir s'inscrire à l'intérieur d'une voie circulaire de 6,7 m de large (voir fig. A de l'Annexe 4 du présent Règlement).
- 5.10.3. Le véhicule étant à l'arrêt et ayant ses roues directrices braquées de telle manière que, s'il se déplaçait, le point avant extérieur décrirait un cercle de 12 m de rayon, on déterminera un plan vertical tangentiel au côté du véhicule situé vers l'extérieur du cercle en traçant une ligne sur le sol. Dans le cas des véhicules articulés, les deux tronçons rigides doivent être alignés par rapport au plan. Lorsque le véhicule s'engage dans l'un ou l'autre sens de braquage, sur le cercle de 12 m de rayon, aucune partie du véhicule ne doit déborder vers l'extérieur, par rapport au plan vertical, de plus de 0,8 m (voir fig. B de l'Annexe 4 du présent Règlement) pour un

véhicule non articulé, ou de plus de 1,2 m (voir fig. C de l'Annexe 4 du présent Règlement) pour un véhicule articulé.

- 5.10.4. Dans le cas d'un véhicule équipé d'un essieu comportant un dispositif de délestage, ces prescriptions doivent être observées dans chaque cas avec l'essieu se trouvant dans la condition la plus défavorable.
- 5.11. DEPLACEMENT EN LIGNE DROITE DES AUTOBUS OU AUTOCARS ARTICULES
- Lorsqu'un autobus ou autocar articulé se déplace en ligne droite, les plans médians de ses tronçons rigides doivent coïncider et s'inscrire dans un même plan continu sans aucun décrochement.
- 5.12. BARRES ET POIGNEES DE MAINTIEN
- 5.12.1. Prescriptions générales
- 5.12.1.1. Les barres et poignées de maintien doivent avoir une résistance adéquate.
- 5.12.1.2. Elles doivent être conçues et installées de manière à ne faire courir aux voyageurs aucun risque de se blesser.
- 5.12.1.3. Les barres et poignées de maintien doivent avoir une section qui permette aux voyageurs de les empoigner facilement et de les tenir fermement. Chaque barre doit offrir une longueur d'au moins 10 cm pour une main. Aucune dimension de la section ne doit être inférieure à 2 cm ni supérieure à 4,5 cm, sauf en ce qui concerne les barres de maintien fixées aux portes et aux sièges et, dans le cas de véhicule des classes II ou III, dans les passages d'accès. Dans ces cas, une dimension minimale de 1,5 cm est autorisée à condition qu'une autre dimension soit au moins de 2,5 cm.
- 5.12.1.4. L'espace libre entre une barre ou une poignée de maintien et la partie adjacente de la carrosserie ou des parois du véhicule doit être d'au moins 4 cm. Toutefois, dans le cas d'une barre de maintien fixée sur une porte ou un siège, ou dans le passage d'accès d'un véhicule des classes II ou III, un espace libre minimal de 3,5 cm est autorisé.
- 5.12.1.5. La surface de chaque barre, poignée ou montant sera de couleur contrastante, et non glissante.
- 5.12.2. Barres et poignées de maintien pour les voyageurs debout - véhicules de la classe I et de la classe II
- 5.12.2.1. Il doit y avoir des barres et poignées de maintien en nombre suffisant pour chaque point de la surface de plancher qui est affectée aux voyageurs debout conformément au paragraphe 5.2.2. Cette condition est considérée comme remplie lorsque, pour tous les emplacements possibles du dispositif d'essai représenté à l'Annexe 5 du présent Règlement, au moins deux barres et/ou poignées de maintien sont à la portée de son bras mobile. Si le véhicule est équipé de sangles de retenue, celles-ci peuvent être considérées comme des poignées de maintien, à condition qu'elles soient maintenues dans leur position par des moyens

appropriés. Le dispositif d'essai peut être tourné à volonté autour de son axe vertical central.

5.12.2.2. Lorsque l'on procède de la manière indiquée au paragraphe 5.12.2.1. ci-dessus, seules doivent être prises en considération les barres et poignées de maintien qui se trouvent à 80 cm au moins et à 190 cm au plus du niveau du plancher.

5.12.2.3. Pour toute place qu'un voyageur debout peut occuper, l'une au moins des deux barres ou poignées de maintien qui sont requises doit être à 150 cm au plus du niveau du plancher à cette place.

5.12.2.4. Les emplacements qui peuvent être occupés par des voyageurs debout et qui ne sont pas séparés des parois latérales ou de la paroi arrière du véhicule par des sièges doivent être munis de barres horizontales parallèles aux parois et installées entre 80 et 150 cm au-dessus du niveau du plancher.

5.12.3. Barres et poignées de maintien pour les portes de service

5.12.3.1. Les ouvertures de portes doivent être munies de chaque côté de barres et/ou poignées de maintien. Pour les portes doubles, il peut être satisfait à cette prescription par l'installation d'une seule colonne ou barre de maintien centrale.

5.12.3.2. Les barres ou poignées de maintien à prévoir pour les portes de service doivent être telles qu'elles aient un point de prise se trouvant à la portée d'une personne debout sur le sol à proximité de la porte de service et sur chacune des marches qu'elle monte successivement. Ces points doivent se situer, verticalement, entre 80 et 110 cm au-dessus du sol ou de la surface de chaque marche et, horizontalement :

5.12.3.2.1. pour la position correspondant à celle d'une personne debout sur le sol, ne pas être en retrait de plus de 40 cm vers l'intérieur par rapport au bord externe de la première marche;

5.12.3.2.2. pour la position correspondant à une marche particulière, ne pas être décalée vers l'extérieur, par rapport au bord externe de la marche considérée, ni être en retrait de plus de 60 cm vers l'intérieur du véhicule par rapport à ce même bord.

5.12.4. Barres et poignées de maintien pour les personnes handicapées

Les barres et poignées de maintien entre la porte de service et les sièges spécifiquement définis au paragraphe 5.7.8.5.2. seront conçues de façon à tenir compte spécifiquement des besoins des personnes handicapées.

5.13. GARDE-CORPS AUTOUR DES PUIITS D'ESCALIER

Un garde-corps doit être installé aux points où un voyageur assis risque d'être projeté en avant dans un puits d'escalier par suite d'un freinage brusque. Ce garde-corps doit avoir une hauteur minimale de 80 cm au-dessus du plancher sur lequel reposent les pieds du voyageur et s'étendre à l'intérieur du véhicule, à partir de la paroi, soit jusqu'à 10 cm au moins au-delà de l'axe médian longitudinal de toute place assise à laquelle un passager est exposé à ce risque, soit jusqu'au droit

de la contremarche de la première marche de l'escalier, si cette distance est plus courte que la première.

5.14. PORTE-BAGAGES - PROTECTION DU CONDUCTEUR

Le conducteur doit être protégé des objets susceptibles de tomber des porte-bagages en cas de freinage brusque.

5.15. PANNEAUX DE VISITE

Tout panneau de visite se trouvant dans le plancher d'un véhicule doit être aménagé et assujéti de telle façon qu'il ne puisse être délogé ou ouvert sans utiliser des outils ou des clés : aucun organe de levage ou de fixation ne doit dépasser de plus de 8 mm le niveau du plancher. Les contours des saillies seront arrondis.

6. MODIFICATIONS ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION D'UN TYPE DE VEHICULE

6.1. Toute modification du type de véhicule doit être portée à la connaissance du service administratif qui a accordé l'homologation pour ce type de véhicule. Ce service peut alors :

6.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir une influence défavorable notable, et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions;

6.1.2. soit exiger un nouveau procès-verbal du service technique chargé des essais.

6.2. La confirmation ou le refus de l'homologation spécifiant les modifications sera communiqué aux Parties contractantes à l'Accord appliquant le présent Règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3. ci-dessus.

6.3. L'autorité compétente ayant délivré l'extension d'homologation attribuera un numéro de série à ladite extension et en informera les autres Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'Annexe 1 du présent Règlement.

7. CONFORMITE DE LA PRODUCTION

7.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type de véhicule homologué.

7.2. Afin de vérifier la conformité prescrite au paragraphe 7.1. ci-dessus, on doit procéder à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur les véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.

8. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITE DE LA PRODUCTION

8.1. L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 7.1. ci-dessus n'est pas respectée.

- 8.2. Si une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle avait précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'Annexe 1 du présent Règlement.
9. **ARRET DEFINITIF DE LA PRODUCTION**
- Si le détenteur d'une homologation arrête définitivement la production d'un type de véhicule homologué conformément au présent Règlement, il en informera l'autorité qui a délivré l'homologation qui, à son tour, le notifiera aux autres Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle de l'Annexe 1 du présent Règlement.
10. **DISPOSITIONS TRANSITOIRES**
- 10.1. A compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 03 d'amendements au présent Règlement, aucune des Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne pourra refuser une demande d'homologation en vertu du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.
- 10.2. A compter de trois ans après la date officielle d'entrée en vigueur visée au paragraphe 10.1. ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont d'homologation que si le type de véhicule satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.
- 10.3. A compter de six ans après la date officielle d'entrée en vigueur visée au paragraphe 10.1. ci-dessus, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement pourront refuser de reconnaître les homologations qui n'auraient pas été accordées conformément à la série 03 d'amendements au présent Règlement.
11. **NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGES DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS**
- Les Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement communiqueront au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques chargés des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyées les fiches d'homologation ou d'extension d'homologation ou de retrait d'homologation ou d'arrêt définitif de production, émises dans les autres pays.
12. **REMARQUE CONCERNANT LA CHARGE SUR L'ESSIEU OU LA MASSE TOTALE DU VEHICULE AUTORISEE**
- L'article 3 de l'Accord n'empêche pas les Parties à l'Accord d'interdire l'immatriculation sur leur territoire de types de véhicule homologués par une autre Partie contractante conformément au présent Règlement lorsque la capacité de charge en passagers et en bagages est telle que la charge sur l'essieu ou la masse maximale du véhicule dépasse les limites légales en vigueur sur leur territoire.



Annexe 1

(format maximal : A4 (210 mm x 297 mm))

## COMMUNICATION



Délivrée par : Nom de l'administration :

.....  
 .....  
 .....

concernant 2/ : L'HOMOLOGATION

L'EXTENSION D'HOMOLOGATION

LE RETRAIT D'HOMOLOGATION

LE REFUS D'HOMOLOGATION

L'ARRET DEFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne les caractéristiques de  
 construction, en application du Règlement No 36.

No d'homologation .....	No d'extension .....
1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur .....	
2. Type du véhicule .....	
3. Nom et adresse du demandeur de l'homologation .....	
4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du demandeur de l'homologation .....	
5. Description sommaire du type de véhicule en ce qui concerne sa structure, ses dimensions, son agencement et les matériaux utilisés .....	
6. Masse maximale technique du véhicule lors des essais (kg) .....	
6.1. essieu avant : .....	
6.2. essieu intermédiaire : .....	
6.3. essieu arrière : .....	
6.4. total (PT) : .....	
7. Masse à vide en ordre de marche augmentée de 75 kg pour la masse du conducteur (PV) (kg) .....	
8. Transport de bagages ou de marchandises .....	
8.1. Volume total des soutes à bagages ou à marchandises (V) (m <sup>3</sup> ) ...	
8.2. Masse totale des bagages ou de marchandises pouvant être contenue dans ces soutes (B) (kg) .....	
8.3. Le transport de bagages ou de marchandises sur le toit du véhicule est/n'est pas prévu 2/ .....	
8.3.1. Surface totale du toit prévue pour le transport de bagages ou de marchandises (VX) (m <sup>2</sup> ) .....	
8.3.2. Masse totale de bagages ou de marchandises pouvant être transportée à cet endroit (BX) (kg) .....	
9. Surface destinée aux voyageurs .....	
9.1. Surface totale (So) (m <sup>2</sup> ) .....	

1/ Numéro distinctif du pays qui a délivré/étendu/retiré l'homologation (voir les dispositions du Règlement relatives à l'homologation).

2/ Rayer les mentions inutiles.

- 9.2. Surface destinée aux voyageurs debout (S1) (m<sup>2</sup>) .....
10. Nombre de places : .....
- 10.1. Total (N) .....
- 10.2. Places assises (A) .....
- 10.3. Masse sur l'essieu avant .....) lorsque le véhicule est
- 10.4. Masse sur l'essieu intermédiaire ..) chargé d'un nombre de
- 10.5. Masse sur l'essieu arrière .....) passagers N et de
- 10.6. Masse totale du véhicule .....) B + BX kg de bagages
11. Véhicule présenté à l'homologation le .....
12. Véhicule homologué par la (les) classe(s) .....
13. Service technique chargé des essais d'homologation .....
14. Date du procès-verbal délivré par ce service .....
15. Numéro du procès-verbal délivré par ce service .....
16. L'homologation est accordée/étendue/retirée 2/ .....
- 16.1. La production est définitivement arrêtée 2/ .....
17. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation .....
18. Lieu .....
19. Date .....
20. Signature .....
21. La liste des documents déposés auprès du service administratif qui a délivré l'homologation, qui est annexée à la présente communication, peut être obtenue sur demande.

---

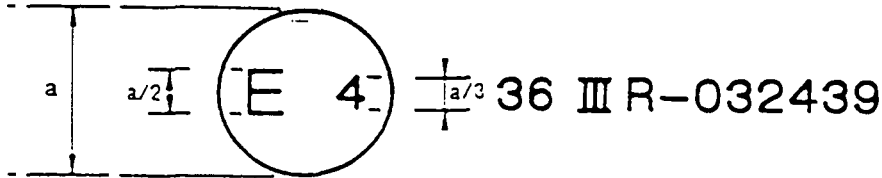
2/ Rayer les mentions inutiles.

Annexe 2

## EXEMPLES DE MARQUE D'HOMOLOGATION

Modèle A

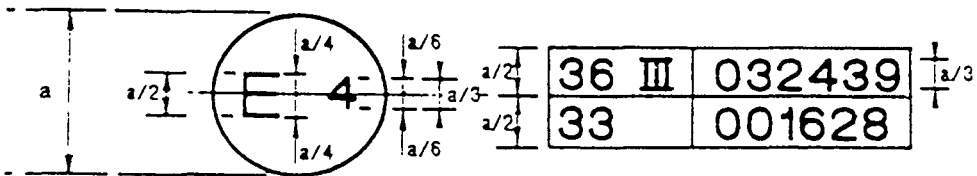
(voir le paragraphe 4.4. du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4) pour la classe III, en ce qui concerne les caractéristiques de construction, en application du Règlement No 36 et sous le numéro d'homologation 032439. Ce numéro signifie que l'homologation était délivrée conformément aux prescriptions du Règlement No 36 tel qu'il a été modifié par la série 03 d'amendements.

Modèle B

(voir le paragraphe 4.5. du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4) pour la classe III, en application des Règlements Nos 36 et 33 <sup>\*</sup>/. Les deux premiers chiffres des numéros d'homologation signifient qu'aux dates de délivrance des homologations respectives, le Règlement No 36 comprenant la série 03 d'amendements et le Règlement No 33 était sous sa forme originelle.

<sup>\*</sup>/ Ce dernier numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

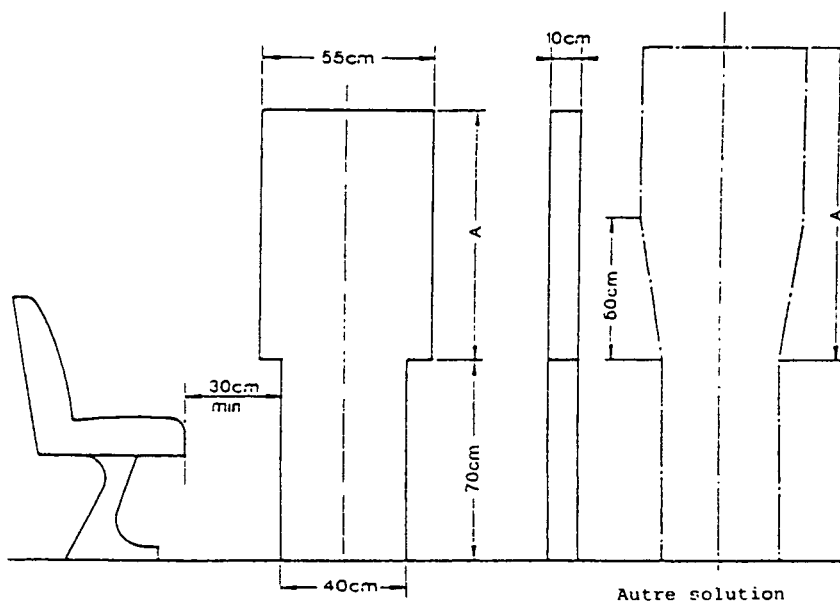
## Annexe 3

## SCHEMAS EXPLICATIFS

Figure 1

## ACCES AUX PORTES DE SERVICE

(voir le paragraphe 5.7.1.)



	Dimension A (cm)	Autre solution
Classe I	110	110
Classe II	95	110
Classe III	85	110

Figure 2

## ACCES AUX PORTES DE SECOURS

(voir le paragraphe 5.7.2.)

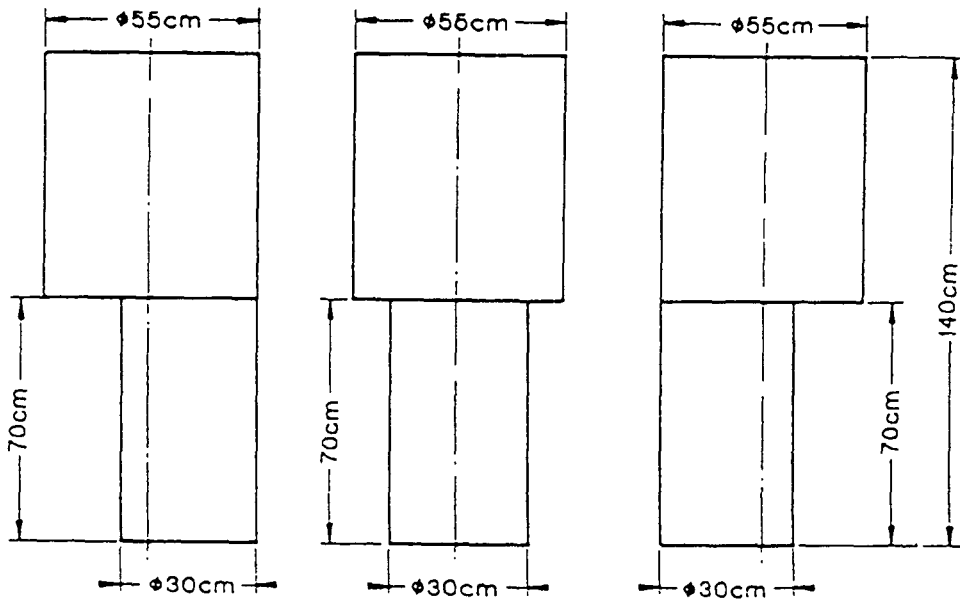
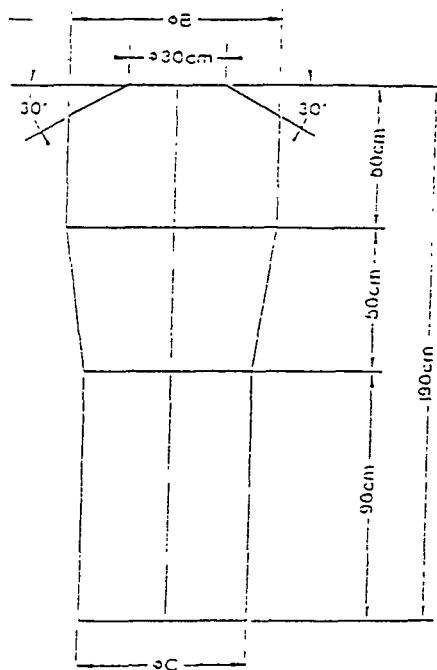


Figure 3

## ALLEES

(voir le paragraphe 5.7.5.)



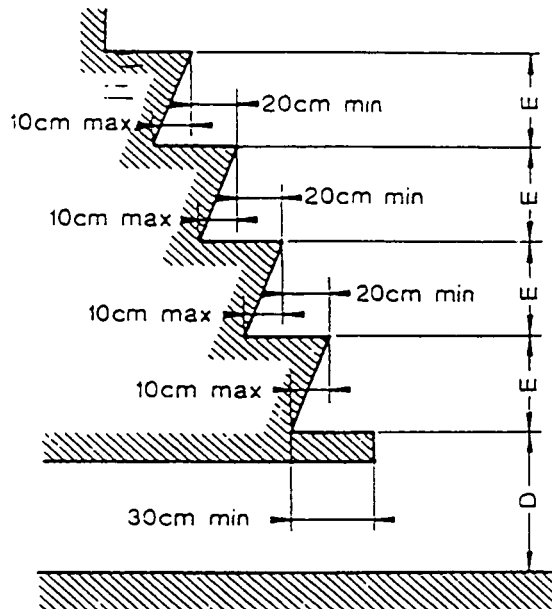
	B (cm)	C (cm)
Classe I	55	45
Classe II	55	35
Classe III	45	30 */

\*/ 22 dans le cas des sièges mobiles latéralement.

Figure 4

## MARCHES POUR LES VOYAGEURS

(voir le paragraphe 5.7.7.)

Hauteur par rapport au sol, déterminée à vide

Classe	D (cm) max.	E (cm) max.
I	36	25
II suspension mécanique	40 43	35
III suspension mécanique	40 43	35

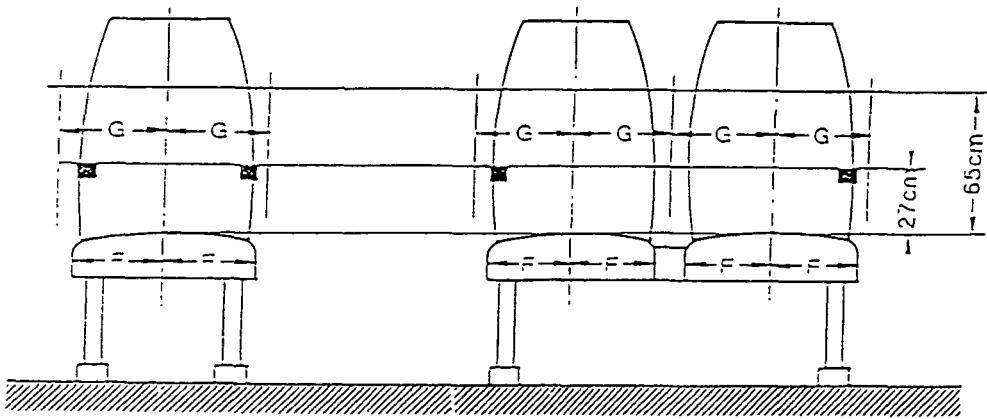
Notes :

1. Pour une porte double, les marches de chaque moitié du passage d'accès doivent être considérées séparément.
2. "E" ne doit pas nécessairement être le même pour chaque marche.

Figure 5

## LARGEUR DES SIEGES DES VOYAGEURS

(voir le paragraphe 5.7.8.1.)



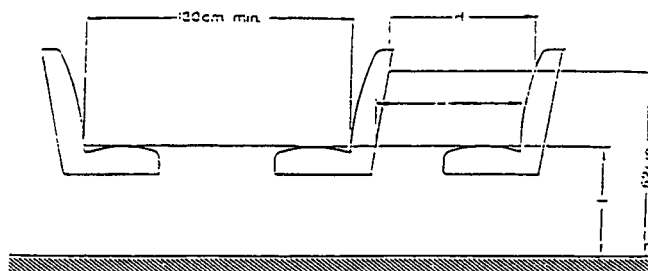
	(cm) min.	G (cm) min.	
		Banquette	Sièges individuels
Classe I	20	22,5	25
Classe II	20	22,5	25
Classe III	22,5	22,5	25



Figure 6

## ESPACEMENT DES SIEGES ET HAUTEUR DES COUSSINS

(voir les paragraphes 5.7.8.3. et 5.7.8.4.)

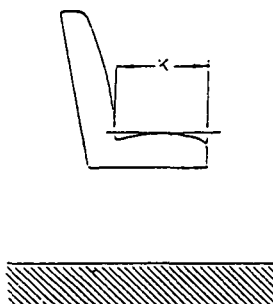


	H (cm) min.	I (cm)
Classe I	65 min.	40 à 50 (35ème min. aux passages de roue et au compartiment moteur)
Classe II	68 min.	
Classe III	75 min.	

Figure 7

## PROFONDEUR DU COUSSIN DE SIEGES

(voir le paragraphe 5.7.8.2.)



	K (cm) min.
Classe I	35
Classe II	40
Classe III	40

Figure 8

## ESPACE POUR LES VOYAGEURS ASSIS

(voir le paragraphe 5.7.8.5.)

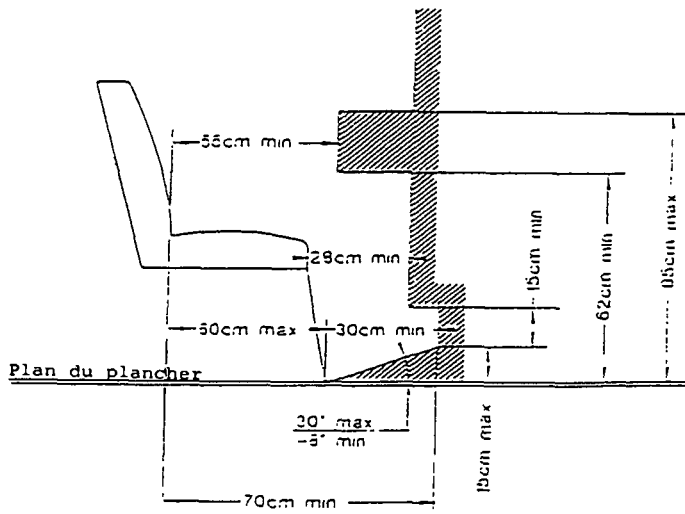


Figure 9

## ACCES AUX PORTES DE SERVICE

(voir le paragraphe 5.7.1.4.)

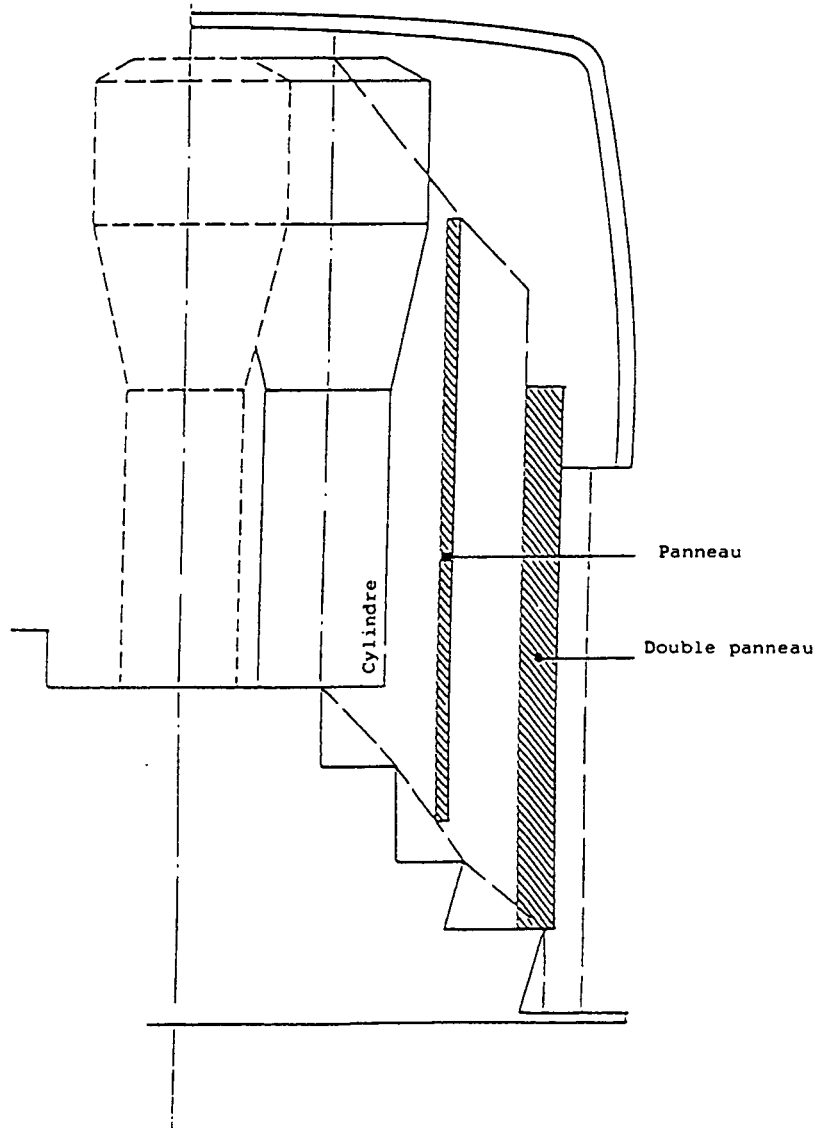


Figure 10

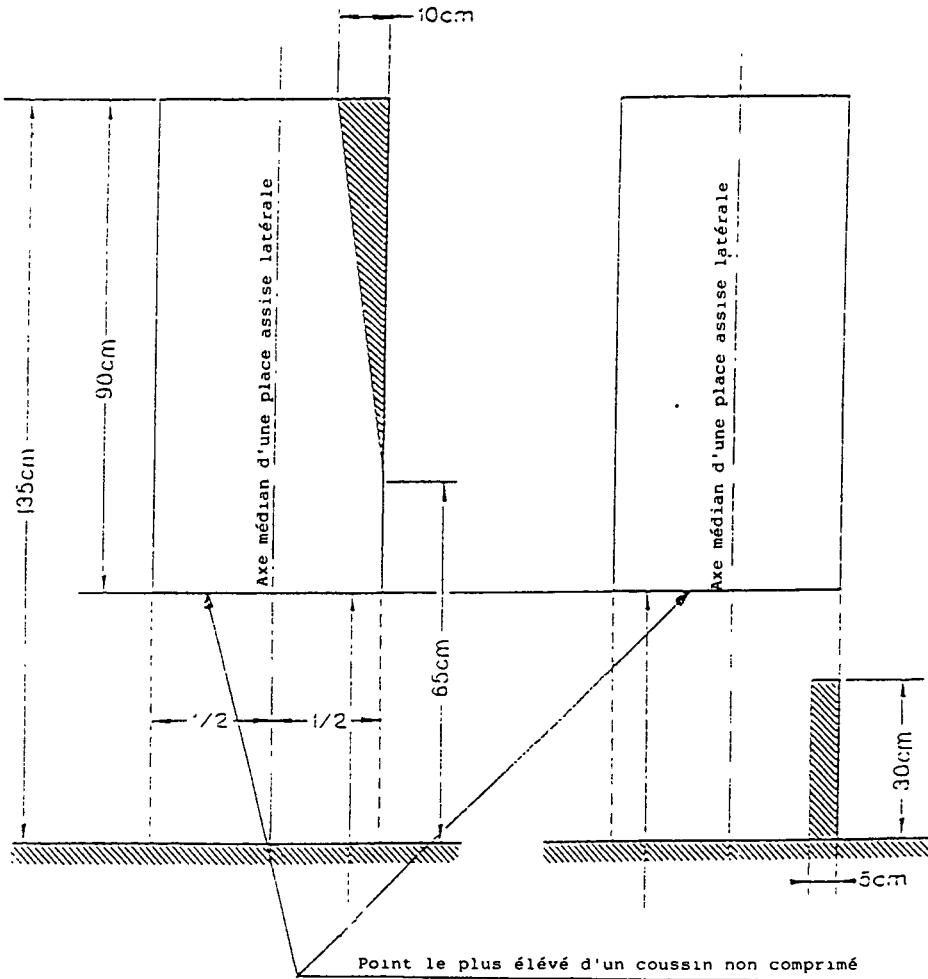
INTRUSION AUTORISEE D'UN  
ELEMENT DE STRUCTURE

(voir le paragraphe 5.7.8.6.2.2.)

Figure 11

INTRUSION AUTORISEE  
D'UN CONDUIT

(voir le paragraphe 5.7.8.6.2.3.)



Annexe 4

## MANOEUVRABILITE

(voir le paragraphe 5.10.)

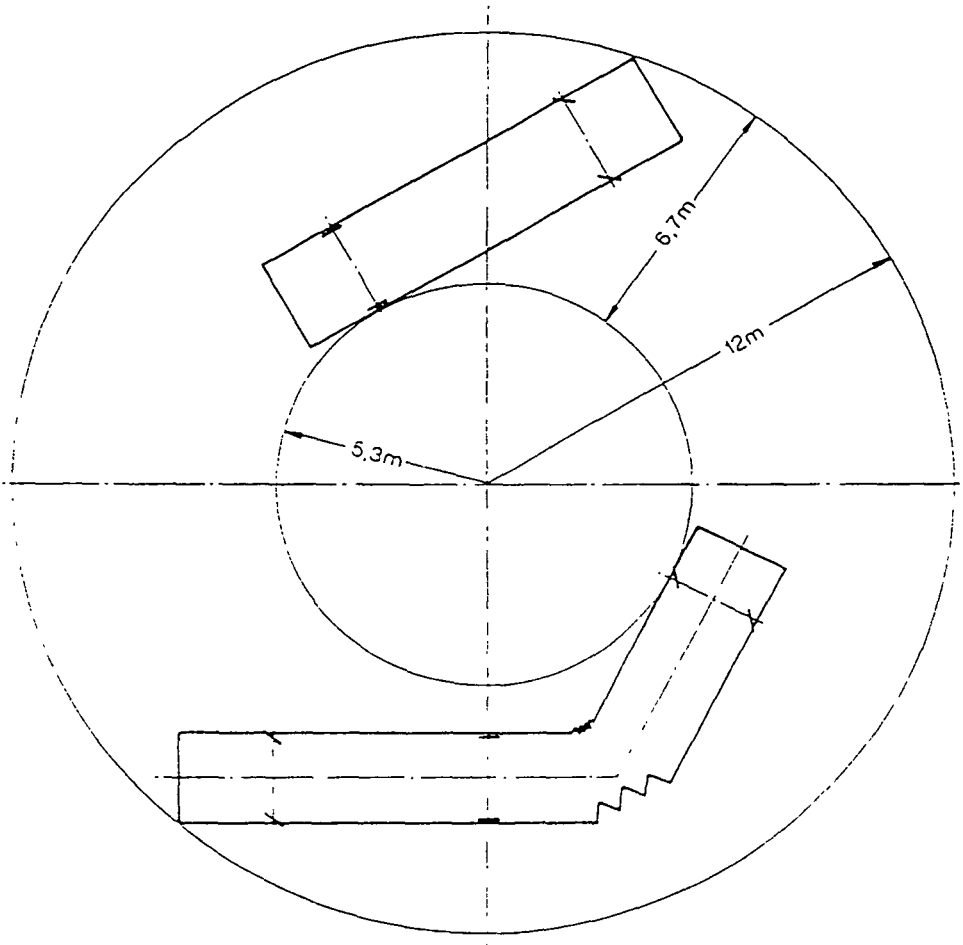
Figure A

Figure B

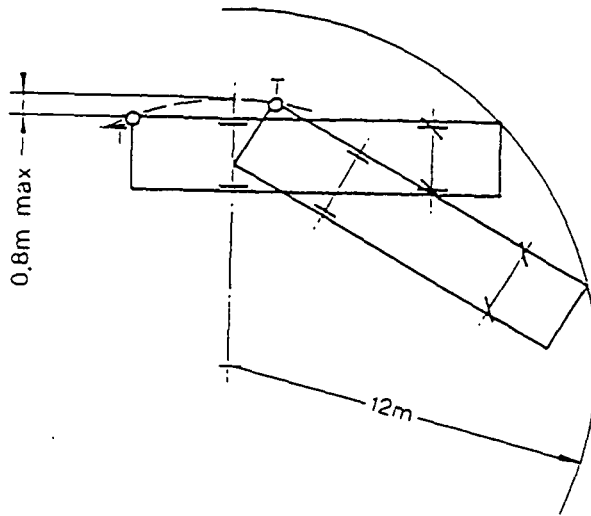
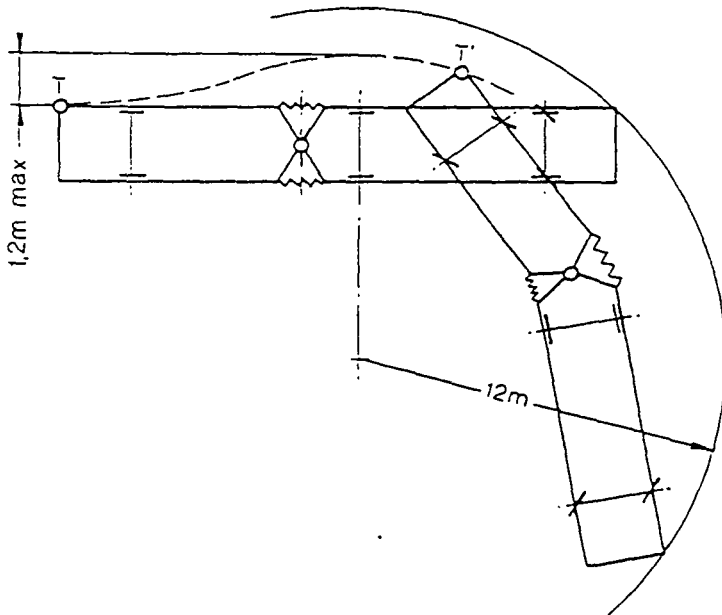
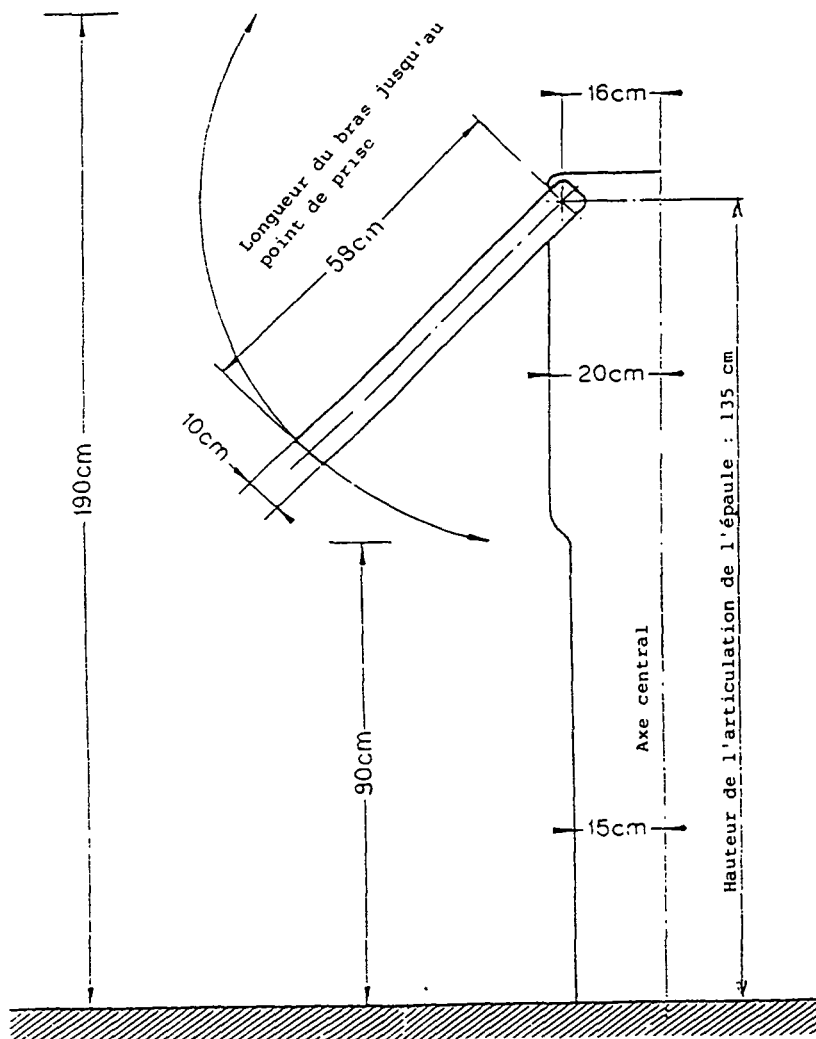


Figure C



Annexe 5DISPOSITIF D'ESSAI POUR L'EMPLACEMENT DES BARRES  
ET POIGNEES DE MAINTIEN

(voir le paragraphe 5.12.2.1.)





Annexe 6

(concernant le paragraphe 5.6.5.6.2.)

INDICATIONS POUR LA MESURE DE L'EFFORT DE FERMETURE  
DES PORTES A COMMANDE ASSERVIE

1. Généralités

La fermeture d'une porte à commande assistée est un phénomène dynamique. Lorsqu'une porte en mouvement rencontre un obstacle, il s'ensuit une réaction dynamique, dont la courbe en fonction du temps dépend de plusieurs facteurs, comme la masse de la porte, son accélération ou ses dimensions.

2. Définitions

- 2.1. L'effort de fermeture  $F(t)$ , qui est fonction du temps, est mesuré aux lèvres d'étanchéité de la porte (voir par. 3.2.).
- 2.2. L'effort  $F_s$  représente la valeur maximale de l'effort de fermeture.
- 2.3. L'effort effectif  $F_E$  est la valeur moyenne de l'effort de fermeture rapportée à la durée de l'impulsion :

$$F_E = \frac{1}{T} \int_{t_1}^{t_2} F(t) dt$$

- 2.4. La durée de l'impulsion  $T$  est le temps qui s'écoule entre les instants  $t_1$  et  $t_2$  :

$$T = t_2 - t_1$$

où  $t_1$  représente le seuil de sensibilité (effort de fermeture  $> 50$  N)

$t_2$  représente le seuil de chute de l'effort (effort de fermeture  $< 50$  N)

- 2.5. La relation entre les paramètres ci-dessus apparaît dans la figure 1 ci-dessous (à titre d'exemple) :

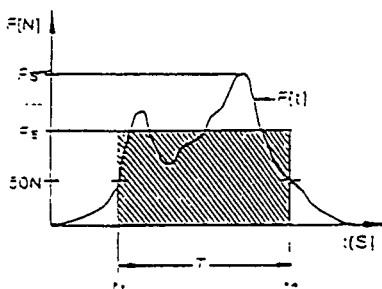


Figure 1

- 2.6. L'effort de fermeture  $F_c$  est la valeur arithmétique moyenne des efforts effectifs, mesurée au même point plusieurs fois de suite :

$$F_c = \frac{\sum_{i=1}^n (F_i)}{n}$$

### 3. Mesures

#### 3.1. Conditions des mesures

3.1.1. Plage de température : 10 à 30 °C

3.1.2. Le véhicule est placé sur une surface horizontale.

3.2. Les mesures sont effectuées aux points suivants :

3.2.1. Principales lèvres d'étanchéité de la porte :

une au milieu de la porte;

une 150 mm au-dessus du bord inférieur de la porte.

3.2.2. Dans le cas de portes équipées de dispositifs contre le pincement lors de l'ouverture :

aux lèvres secondaires d'étanchéité de la porte, là où le risque de pincement est considéré comme le plus grand.

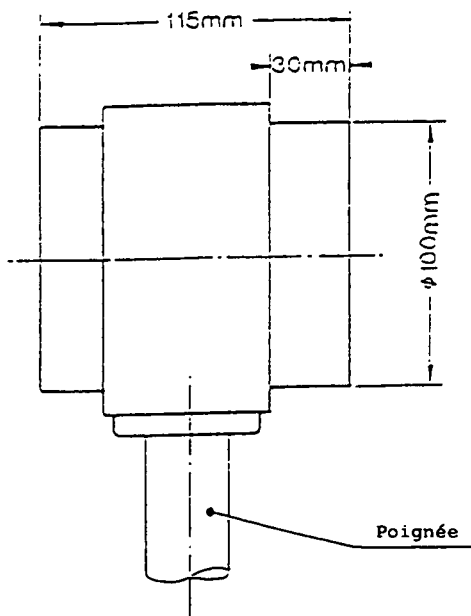
3.3. Trois mesures au moins sont faites en chacun des points pour déterminer l'effort de fermeture défini au paragraphe 2.6.

3.4. Le signal de l'effort de fermeture est enregistré au moyen d'un filtre passe-bas d'une fréquence limite de 100 Hz. Le seuil de sensibilité et le seuil de chute de l'effort limitant la période d'impulsion sont tous deux fixés à 50 N.

3.5. L'écart entre la valeur relevée et la valeur nominale ne doit pas être supérieur à  $\pm 3\%$ .

#### 4. Instrument de mesure

4.1. L'instrument de mesure est formé de deux parties, à savoir une poignée et un dynamomètre (voir fig. 2).



4.2. Le dynamomètre a les caractéristiques suivantes :

- 4.2.1. Il est composé de deux compartiments coulissants, ayant des dimensions extérieures de 100 mm de diamètre et de 115 mm de largeur. Un ressort de compression est monté à l'intérieur du dynamomètre, et placé entre les deux compartiments, de façon que l'appareil puisse être comprimé si une force appropriée lui est appliquée.
- 4.2.2. La tension du dynamomètre est de  $10 \pm 0,2$  N/mm. La déformation maximale du ressort est limitée à 30 mm, de façon à atteindre une pointe d'effort maximale de 300 N.

*Textes authentiques des amendements : anglais et français.*

*Enregistré d'office le 14 décembre 1992.*

No. 15705. CONVENTION ON ROAD TRAFFIC. CONCLUDED AT VIENNA ON 8 NOVEMBER 1968<sup>1</sup>

N° 15705. CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE. CONCLUE À VIENNE LE 8 NOVEMBRE 1968<sup>1</sup>

NOTIFICATION under article 45 (4)

NOTIFICATION en vertu du paragraphe 4 de l'article 45

*Received on:*

*Reçue le :*

11 December 1992

11 décembre 1992

RUSSIAN FEDERATION

FÉDÉRATION DE RUSSIE

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

Руководствуясь статьей 45, пунктом 4 Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года, информируем, что вместо применявшегося ранее отличительного знака транспортных средств, находящихся в международном движении, зарегистрированных в Советском Союзе — "SU", Российской Федерацией для транспортных средств, находящихся в международном движении и ею зарегистрированных, выбран отличительный знак с обозначением "RUS".

[TRANSLATION]

[TRADUCTION]

In accordance with the paragraph 4 of the article 45 of the Convention on Road Traffic dated 8 November 1968,<sup>2</sup> we wish to notify you that instead of the distinguishing sign previously selected for display in international traffic on vehicles registered in the Soviet Union — "SU", the Russian Federation has selected for the vehicles in international traffic and registered by it the distinguishing sign — "RUS".

Nous référant au point 4 de l'article 45 de la Convention sur la circulation routière conclue le 8 novembre 1968<sup>2</sup>, nous vous informons qu'au lieu du signe distinctif « SU » utilisé auparavant pour les véhicules en circulation internationale immatriculés en URSS, le signe distinctif « RUS » a été choisi par la Fédération de Russie pour les véhicules en circulation internationale immatriculés par elle.

*Registered ex officio on 11 December 1992.*

*Enregistré d'office le 11 décembre 1992.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1042, p. 17; for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 18, as well as annex A in volumes 1120, 1162, 1183, 1202, 1207, 1223, 1242, 1247, 1283, 1296, 1365, 1391, 1393, 1403, 1422, 1439, 1444, 1456, 1459, 1492, 1518, 1551, 1591, 1607, 1655, 1656, 1679, 1686, 1691 and 1696.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1042, p. 17.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1042, p. 17; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans l'Index cumulatif n° 18, ainsi que l'annexe A des volumes 1120, 1162, 1183, 1202, 1207, 1223, 1242, 1247, 1283, 1296, 1365, 1391, 1393, 1403, 1422, 1439, 1444, 1456, 1459, 1492, 1518, 1551, 1591, 1607, 1655, 1656, 1679, 1686, 1691 et 1696.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1042, p. 17.

No. 17119. CONVENTION ON THE PROHIBITION OF MILITARY OR ANY OTHER HOSTILE USE OF ENVIRONMENTAL MODIFICATION TECHNIQUES. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 10 DECEMBER 1976<sup>1</sup>

N° 17119. CONVENTION SUR L'INTERDICTION D'UTILISER DES TECHNIQUES DE MODIFICATION DE L'ENVIRONNEMENT À DES FINS MILITAIRES OU TOUTES AUTRES FINS HOSTILES. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES LE 10 DÉCEMBRE 1976<sup>1</sup>

---

ACCESSION

*Instrument deposited on:*

9 December 1992

MAURITIUS

(With effect from 9 December 1992.)

*Registered ex officio on 9 December 1992.*

---

ADHÉSION

*Instrument déposé le :*

9 décembre 1992

MAURICE

(Avec effet au 9 décembre 1992.)

*Enregistré d'office le 9 décembre 1992.*

---



---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1108, p. 151, and annex A in volumes 1120, 1127, 1138, 1146, 1155, 1197, 1202, 1234, 1235, 1256, 1272, 1279, 1284, 1295, 1310, 1314, 1329, 1342, 1347, 1356, 1361, 1368, 1372, 1379, 1398, 1410, 1412, 1421, 1429, 1437, 1443, 1458, 1498, 1511, 1516, 1555, 1658 and 1695.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1108, p. 151, et annexe A des volumes 1120, 1127, 1138, 1146, 1155, 1197, 1202, 1234, 1235, 1256, 1272, 1279, 1284, 1295, 1310, 1314, 1329, 1342, 1347, 1356, 1361, 1368, 1372, 1379, 1398, 1410, 1412, 1421, 1429, 1437, 1443, 1458, 1498, 1511, 1516, 1555, 1658 et 1695.

No. 22301. CONVENTION ON THE CONSERVATION OF ANTARCTIC MARINE LIVING RESOURCES. CONCLUDED AT CANBERRA ON 20 MAY 1980<sup>1</sup>

N° 22301. CONVENTION SUR LA CONSERVATION DE LA FAUNE ET LA FLORE MARINES DE L'ANTARCTIQUE. CONCLUE À CANBERRA LE 20 MAI 1980<sup>1</sup>

#### NOTIFICATION OF CONTINUITY

*Notification received by the Government of Australia on:*

15 January 1992

##### RUSSIAN FEDERATION

(The Russian Federation continues the participation of the Union of Soviet Socialist Republics to the above-mentioned Convention and continues to perform the rights and to fulfil the obligations of the Union of Soviet Socialist Republics.)

#### NOTIFICATION DE CONTINUITÉ

*Notification reçue par le Gouvernement australien le :*

15 janvier 1992

##### FÉDÉRATION DE RUSSIE

(La Fédération de Russie a pris la suite de l'Union des Républiques socialistes soviétiques en tant que participant à la Convention susmentionnée et continue d'exercer les droits et de remplir les obligations qui étaient ceux de l'Union des Républiques socialistes soviétiques.)

#### ACCESSION

*Instrument deposited with the Government of Australia on:*

1 September 1992

##### BULGARIA

(With effect from 30 September 1992.)

*Certified statements were registered by Australia on 16 December 1992.*

#### ADHÉSION

*Instrument déposé auprès du Gouvernement australien le :*

1<sup>er</sup> septembre 1992

##### BULGARIE

(Avec effet au 30 septembre 1992.)

*Les déclarations certifiées ont été enregistrées par l'Australie le 16 décembre 1992.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1329, p. 47, and annex A in volumes 1424, 1459, 1536 and 1571.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1329, p. 47, et annexe A des volumes 1424, 1459, 1536 et 1571.

No. 22307. AUSTRALIA – NEW ZEALAND CLOSER ECONOMIC RELATIONS TRADE AGREEMENT. SIGNED AT CANBERRA ON 28 MARCH 1983<sup>1</sup>

N° 22307. ACCORD COMMERCIAL ENTRE L'AUSTRALIE ET LA NOUVELLE-ZÉLANDE DANS LE CADRE DE RELATIONS ÉCONOMIQUES PLUS ÉTROITES. SIGNÉ À CANBERRA LE 28 MARS 1983<sup>1</sup>

#### AMENDMENT

Effected by an agreement in the form of an exchange of letters dated at Canberra on 19 June 1992, which came into force on 19 June 1992, the date of the letter in reply, with effect from 1 July 1993, in accordance with the provisions of the said letters.

The text of the amendment reads as follows:

It is accepted by both governments that as a result of changed circumstances it will, by 1 July 1993, no longer be practical or appropriate for either country to apply the provisions of Annex F.

Accordingly, with effect from 1 July 1993, paragraph 3 of Article 20 and Annex F of the Agreement will be deleted.

*Certified statement was registered by Australia on 16 December 1992.*

#### MODIFICATION

Effectuée aux termes d'un accord sous forme d'échange de lettres en date à Canberra du 19 juin 1992, lequel est entré en vigueur le 19 juin 1992, date de la lettre de réponse, avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 1993, conformément aux dispositions desdites lettres.

Le texte de la modification est libellé comme suit :

#### [TRADUCTION — TRANSLATION]

Les deux gouvernements reconnaissent que, suite aux circonstances nouvelles, les dispositions de l'annexe F de l'Accord ne pourront plus être appliquées pour des raisons de commodité et de pertinence.

En conséquence, avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 1993, le paragraphe 3 de l'article 20 ainsi que l'annexe F de l'Accord seront supprimés.

*La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Australie le 16 décembre 1992.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1329, p. 175, and annex A in volume 1536.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1329, p. 175, et annexe A du volume 1536.

No. 22514. CONVENTION ON THE CIVIL ASPECTS OF INTERNATIONAL CHILD ABDUCTION. CONCLUDED AT THE HAGUE ON 25 OCTOBER 1980<sup>1</sup>

N° 22514. CONVENTION SUR LES ASPECTS CIVLS DE L'ENLÈVEMENT INTERNATIONAL D'ENFANTS. CONCLUE À LA HAYE LE 25 OCTOBRE 1980<sup>1</sup>

#### ACCESSIONS

*Instruments deposited with the Government of the Netherlands on:*

12 November 1992

##### MONACO

(The Convention will enter into force for Monaco on 1 February 1993. The accession will have effect only as regards the relations between Monaco and such Contracting States as will have declared their acceptance of the accession.)

With the following reservation:

[TRANSLATION<sup>2</sup> — TRADUCTION<sup>3</sup>]

In conformity with Article 26 paragraph 3 of the Convention, the Principality of Monaco declares that it shall not be bound to assume any costs referred to in Article 26, paragraph 2, resulting from the participation of legal counsel or advisers or from court proceedings, except insofar as those costs may be covered by its system of legal aid and advice.

20 November 1992

##### ROMANIA

(The Convention will enter into force for Romania on 1 February 1993. The accession will have effect only as regards the relations between Romania and such Contracting States as will have declared their acceptance of the accession.)

#### ADHÉSIONS

*Instruments déposés auprès du Gouvernement néerlandais le :*

12 novembre 1992

##### MONACO

(La Convention entrera en vigueur pour le Monaco le 1<sup>er</sup> février 1993. L'adhésion n'aura d'effet que dans les rapports entre le Monaco et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion.)

Avec la réserve suivante :

« Conformément à l'article 26 alinéa 3 de la Convention, la Principauté de Monaco déclare n'être tenue au paiement des frais visés à l'article 26 alinéa 2, liés à la participation d'un avocat ou d'un conseiller juridique, ou aux frais de justice, que dans la mesure où ces coûts peuvent être couverts par son système d'assistance judiciaire et juridique. »

20 novembre 1992

##### ROUMANIE

(La Convention entrera en vigueur pour la Roumanie le 1<sup>er</sup> février 1993. L'adhésion n'aura d'effet que dans les rapports entre la Roumanie et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion.)

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1343, p. 89, and annex A in volumes 1352, 1363, 1380, 1387, 1422, 1424, 1427, 1436, 1439, 1442, 1444, 1455, 1463, 1504, 1510, 1523, 1529, 1541, 1543, 1548, 1562, 1567, 1580, 1593, 1606, 1637, 1639, 1642, 1649, 1653, 1654, 1658, 1664, 1667, 1672, 1678, 1679, 1686, 1689 and 1694.

<sup>2</sup> Translation supplied by the Government of the Netherlands.

<sup>3</sup> Traduction fournie par le Gouvernement néerlandais.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1343, p. 89, et annexe A des volumes 1352, 1363, 1380, 1387, 1422, 1424, 1427, 1436, 1439, 1442, 1444, 1455, 1463, 1504, 1510, 1523, 1529, 1541, 1543, 1548, 1562, 1567, 1580, 1593, 1606, 1637, 1639, 1642, 1649, 1653, 1654, 1658, 1664, 1667, 1672, 1678, 1679, 1686, 1689 et 1694.



ACCEPTANCES of the accession of Burkina Faso<sup>1</sup>*Notifications received by the Government of the Netherlands on:*

14 October 1992

FRANCE

(The Convention will enter into force between Burkina Faso and France on 1 January 1993.)

28 October 1992

GERMANY

(The Convention will enter into force between Burkina Faso and Germany on 1 January 1993.)

ACCEPTANCES of the accession of Poland<sup>2</sup>*Notifications received by the Government of the Netherlands on:*

20 October 1992

LUXEMBOURG

(The Convention will enter into force between Poland and Luxembourg on 1 January 1993.)

2 November 1992

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN  
AND NORTHERN IRELAND

(The Convention will enter into force between Poland and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 1 February 1993.)

With the following declaration:

“Notwithstanding the provisions of the said Article 38 regarding entry into force of the Convention as between the acceding

ACCEPTATIONS de l'adhésion du Burkina Faso<sup>1</sup>*Notifications reçues par le Gouvernement néerlandais le :*

14 octobre 1992

FRANCE

(La Convention entrera en vigueur entre le Burkina Faso et la France le 1<sup>er</sup> janvier 1993.)

28 octobre 1992

ALLEMAGNE

(La Convention entrera en vigueur entre le Burkina Faso et l'Allemagne le 1<sup>er</sup> janvier 1993.)

ACCEPTATIONS de l'adhésion de la Pologne<sup>2</sup>*Notifications reçues par le Gouvernement néerlandais le :*

20 octobre 1992

LUXEMBOURG

(La Convention entrera en vigueur entre la Pologne et le Luxembourg le 1<sup>er</sup> janvier 1993.)

2 novembre 1992

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE  
ET D'IRLANDE DU NORD

(La Convention entrera en vigueur entre la Pologne et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 1<sup>er</sup> février 1993.)

Avec la déclaration suivante :

[TRADUCTION<sup>3</sup> — TRANSLATION<sup>4</sup>]

Nonobstant les dispositions dudit article 38 concernant l'entrée en vigueur de la Convention entre l'Etat adhérent et l'Etat

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1678, No. A-22514.<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1689, No. A-22514.<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, n° A-22514.<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1689, n° A-22514.<sup>3</sup> Traduction fournie par le Gouvernement néerlandais.<sup>4</sup> Translation supplied by the Government of the Netherlands.

State and the State declaring its acceptance of the accession, amendments will have been made to the United Kingdom municipal law in order to give effect to the Convention between it and the Republic of Poland as of 1 November 1992 when the Convention enters into force for the Republic of Poland.”

4 November 1992

FRANCE

(The Convention will enter into force between Poland and France on 1 February 1993.)

*Certified statements were registered by the Netherlands on 14 December 1992.*

---

ayant déclaré accepter cette adhésion, des changements seront apportés au droit public du Royaume-Uni afin d'appliquer la Convention entre le Royaume-Uni et la République de Pologne à partir du premier novembre 1992, date à laquelle la Convention entre en vigueur pour la République de Pologne.

4 novembre 1992

FRANCE

(La Convention entrera en vigueur entre la Pologne et la France le 1<sup>er</sup> février 1993.)

*Les déclarations certifiées ont été enregistrées par les Pays-Bas le 14 décembre 1992.*

---

No. 24841. CONVENTION AGAINST TORTURE AND OTHER CRUEL, INHUMAN OR DEGRADING TREATMENT OR PUNISHMENT. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 10 DECEMBER 1984<sup>1</sup>

N° 24841. CONVENTION CONTRE LA TORTURE ET AUTRES PEINES OU TRAITEMENTS CRUELS, INHUMAINS OU DÉGRADANTS. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 10 DÉCEMBRE 1984<sup>1</sup>

---

ACCESSION

*Instrument deposited on:*

9 December 1992

MAURITIUS

(With effect from 8 January 1993.)

*Registered ex officio on 9 December 1992.*

---



---

ADHÉSION

*Instrument déposé le :*

9 décembre 1992

MAURICE

(Avec effet au 8 janvier 1993.)

*Enregistré d'office le 9 décembre 1992.*

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1465, No. I-24841, and annex A in volumes 1477, 1480, 1481, 1482, 1484, 1486, 1487, 1499, 1505, 1508, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514, 1515, 1520, 1522, 1523, 1525, 1527, 1530, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1566, 1577, 1578, 1579, 1582, 1588, 1606, 1607, 1642, 1644, 1649, 1651, 1653, 1654, 1656, 1669, 1671, 1673, 1676, 1678, 1691 and 1697.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1465, n° I-24841, et annexe A des volumes 1477, 1480, 1481, 1482, 1484, 1486, 1487, 1499, 1505, 1508, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514, 1515, 1520, 1522, 1523, 1525, 1527, 1530, 1541, 1543, 1545, 1546, 1547, 1548, 1551, 1554, 1557, 1560, 1566, 1577, 1578, 1579, 1582, 1588, 1606, 1607, 1642, 1644, 1649, 1651, 1653, 1654, 1656, 1669, 1671, 1673, 1676, 1678, 1691 et 1697.

No. 26012. CONVENTION ESTABLISHING THE MULTILATERAL INVESTMENT  
GUARANTEE AGENCY. CONCLUDED AT SEOUL ON 11 OCTOBER 1985<sup>1</sup>

RATIFICATIONS

*Instruments deposited with the International Bank for Reconstruction and Development on the dates indicated hereafter, to take effect on the same date:*

Sri Lanka.....	27 May	1988
Turkey.....	3 June	1988
Portugal.....	6 June	1988
Zambia.....	6 June	1988
Côte d'Ivoire.....	7 June	1988
Tunisia.....	7 June	1988
Madagascar.....	8 June	1988
Saint Lucia.....	25 July	1988
Vanuatu.....	27 July	1988
Cameroon.....	7 October	1988
Burkina Faso.....	2 November	1988
Kenya.....	30 November	1988
Finland.....	28 December	1988
Guyana.....	18 January	1989
Oman.....	24 January	1989
Zaire.....	7 February	1989
Greece.....	24 May	1989
Norway.....	3 July	1989
Ireland.....	5 July	1989
Angola.....	19 September	1989
Botswana.....	26 September	1989
Rwanda.....	27 October	1989
France.....	28 December	1989
Poland.....	28 December	1989
Yemen.....	10 January	1990
Malta.....	13 February	1990
Swaziland.....	3 April	1990
Fiji.....	24 May	1990
Saint Vincent and the Grenadines.....	8 June	1990
Congo.....	5 July	1990
Czechoslovakia.....	20 September	1990
Namibia.....	25 September	1990
Mali.....	5 October	1990
Mauritius.....	19 October	1990
Papua New Guinea.....	29 October	1990
Argentina.....	29 November	1990

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1508, No. I-26012.

Tanzania .....	24 January	1991
Ethiopia .....	21 February	1991
Luxembourg.....	4 June	1991
Peru .....	5 June	1991
El Salvador.....	17 June	1991
Dominica .....	2 August	1991
Malaysia .....	2 August	1991
Sudan .....	21 August	1991
Yugoslavia.....	6 September	1991
Trinidad and Tobago.....	10 September	1991
Bolivia.....	26 September	1991
Mauritania.....	8 October	1991
Albania .....	15 October	1991
Gambia .....	15 October	1991
Libyan Arab Jamahiriya .....	19 February	1992
Zimbabwe.....	2 April	1992
Nicaragua .....	13 April	1992
Uganda.....	18 May	1992
Israel .....	21 May	1992
Paraguay .....	26 May	1992
Equatorial Guinea.....	17 June	1992
Romania .....	22 June	1992
Belize .....	25 June	1992
Belgium.....	30 June	1992
Honduras.....	30 June	1992
Bulgaria.....	27 July	1992
Seychelles.....	20 August	1992
Armenia .....	16 September	1992
Morocco .....	16 September	1992
Belarus.....	17 September	1992
Kazakhstan .....	18 September	1992
Azerbaijan .....	22 September	1992
Lithuania .....	22 September	1992
Republic of Moldova .....	22 September	1992
Brazil.....	23 September	1992
Estonia.....	24 September	1992
Uzbekistan .....	24 September	1992
Turkmenistan.....	26 September	1992

*Certified statements were registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 10 December 1992.*

N° 26012. CONVENTION PORTANT CRÉATION DE L'AGENCE MULTILATÉ-  
RALE DE GARANTIE DES INVESTISSEMENTS. CONCLUE À SÉOUL LE  
11 OCTOBRE 1985<sup>1</sup>

RATIFICATIONS

*Instruments déposés auprès de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement aux dates indiquées ci-après, pour prendre effet à la même date :*

Sri Lanka.....	27 mai	1988
Turquie.....	3 juin	1988
Portugal.....	6 juin	1988
Zambie.....	6 juin	1988
Côte d'Ivoire.....	7 juin	1988
Tunisie.....	7 juin	1988
Madagascar.....	8 juin	1988
Sainte-Lucie.....	25 juillet	1988
Vanuatu.....	27 juillet	1988
Cameroun.....	7 octobre	1988
Burkina Faso.....	2 novembre	1988
Kenya.....	30 novembre	1988
Finlande.....	28 décembre	1988
Guyana.....	18 janvier	1989
Oman.....	24 janvier	1989
Zaïre.....	7 février	1989
Grèce.....	24 mai	1989
Norvège.....	3 juillet	1989
Irlande.....	5 juillet	1989
Angola.....	19 septembre	1989
Botswana.....	26 septembre	1989
Rwanda.....	27 octobre	1989
France.....	28 décembre	1989
Pologne.....	28 décembre	1989
Yémen.....	10 janvier	1990
Malte.....	13 février	1990
Swaziland.....	3 avril	1990
Fidji.....	24 mai	1990
Saint-Vincent-et-Grenadines.....	8 juin	1990
Congo.....	5 juillet	1990
Tchécoslovaquie.....	20 septembre	1990
Namibie.....	25 septembre	1990
Mali.....	5 octobre	1990
Maurice.....	19 octobre	1990
Papua-Nouvelle-Guinée.....	29 octobre	1990
Argentine.....	29 novembre	1990

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1508, n° I-26012.

Tanzanie .....	24 janvier	1991
Ethiopie .....	21 février	1991
Luxembourg.....	4 juin	1991
Pérou.....	5 juin	1991
El Salvador.....	17 juin	1991
Dominique.....	2 août	1991
Malaisie .....	2 août	1991
Soudan.....	21 août	1991
Yougoslavie.....	6 septembre	1991
Trinité-et-Tobago .....	10 septembre	1991
Bolivie.....	26 septembre	1991
Mauritanie .....	8 octobre	1991
Albanie.....	15 octobre	1991
Gambie.....	15 octobre	1991
Jamahiriya arabe libyenne.....	19 février	1992
Zimbabwe.....	2 avril	1992
Nicaragua .....	13 avril	1992
Ouganda.....	18 mai	1992
Israël .....	21 mai	1992
Paraguay .....	26 mai	1992
Guinée équatoriale.....	17 juin	1992
Roumanie .....	22 juin	1992
Belize .....	25 juin	1992
Belgique.....	30 juin	1992
Honduras.....	30 juin	1992
Bulgarie.....	27 juillet	1992
Seychelles.....	20 août	1992
Arménie .....	16 septembre	1992
Maroc.....	16 septembre	1992
Bélarus.....	17 septembre	1992
Kazakhstan .....	18 septembre	1992
Azerbaïdjan.....	22 septembre	1992
Lituanie .....	22 septembre	1992
République de Moldova .....	22 septembre	1992
Brésil.....	23 septembre	1992
Estonie.....	24 septembre	1992
Ouzbékistan .....	24 septembre	1992
Turkménistan.....	26 septembre	1992

*Les déclarations certifiées ont été enregistrées par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 10 décembre 1992.*

No. 26369. MONTREAL PROTOCOL ON SUBSTANCES THAT DEplete THE OZONE LAYER. CONCLUDED AT MONTREAL ON 16 SEPTEMBER 1987<sup>1</sup>

N° 26369. PROTOCOLE DE MONTREAL RELATIF À DES SUBSTANCES QUI APPAUVRISSENT LA COUCHE D'OZONE. CONCLU À MONTRÉAL LE 16 SEPTEMBRE 1987<sup>1</sup>

ACCESSION to the amendment to the above-mentioned Protocol, adopted at the Second Meeting of the Parties at London on 29 June 1990<sup>2</sup>

*Instrument deposited on:*

10 December 1992

REPUBLIC OF KOREA

(With effect from 10 March 1993.)

*Registered ex officio on 10 December 1992.*

ADHÉSION à l'amendement au Protocole susmentionné, adopté à la deuxième Réunion des Parties à Londres le 29 juin 1990<sup>2</sup>

*Instrument déposé le :*

10 décembre 1992

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

(Avec effet au 10 mars 1993.)

*Enregistré d'office le 10 décembre 1992.*

RATIFICATION of the amendment to the above-mentioned Protocol, adopted at the Second Meeting of the Parties at London on 29 June 1990<sup>2</sup>

*Instrument deposited on:*

11 December 1992

AUSTRIA

(With effect from 11 March 1993.)

*Registered ex officio on 11 December 1992.*

RATIFICATION de l'amendement au Protocole susmentionné, adopté à la deuxième Réunion des Parties à Londres le 29 juin 1990<sup>2</sup>

*Instrument déposé le :*

11 décembre 1992

AUTRICHE

(Avec effet au 11 mars 1993.)

*Enregistré d'office le 11 décembre 1992.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1522, No. I-26369 and annex A in volumes 1522, 1523, 1525, 1527, 1530, 1535, 1540, 1541, 1543, 1546, 1547, 1548, 1551, 1552, 1555, 1557, 1562, 1564, 1568, 1570, 1573, 1576, 1578, 1579, 1580, 1583, 1590, 1596, 1598, 1642, 1644, 1650, 1656, 1658, 1667, 1675, 1676, 1678, 1679, 1681, 1684, 1685, 1689, 1691, 1694, 1695, 1696 and 1697.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1684, No. A-26369, and annex A in volumes 1689, 1691, 1696 and 1697.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1522, n° I-26369, et annexe A des volumes 1522, 1523, 1525, 1527, 1530, 1535, 1540, 1541, 1543, 1546, 1547, 1548, 1551, 1552, 1555, 1557, 1562, 1564, 1568, 1570, 1573, 1576, 1578, 1579, 1580, 1583, 1590, 1596, 1598, 1642, 1644, 1650, 1656, 1658, 1667, 1675, 1676, 1678, 1679, 1681, 1684, 1685, 1689, 1691, 1694, 1695, 1696 et 1697.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 1684, n° A-26369, et annexe A des volumes 1689, 1691, 1696 et 1697.



No. 26905. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT (*FINANCIAL SECTOR ADJUSTMENT CREDIT*) BETWEEN THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION AND THE REPUBLIC OF KENYA. SIGNED AT WASHINGTON ON 12 JULY 1989<sup>1</sup>

No 26905. CONTRAT DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT (*CRÉDIT D'AJUSTEMENT DU SECTEUR FINANCIER*) ENTRE L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT ET LA RÉPUBLIQUE DU KENYA. SIGNÉ À WASHINGTON LE 12 JUILLET 1989<sup>1</sup>

SECOND AGREEMENT<sup>2</sup> AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 8 NOVEMBER 1990

DEUXIÈME ACCORD<sup>2</sup> MODIFIANT LE CONTRAT SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À WASHINGTON LE 8 NOVEMBRE 1990

*Authentic text: English.*

*Texte authentique : anglais.*

*Registered by the International Development Association on 9 December 1992.*

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 9 décembre 1992.*

*Publication effected in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations as amended in the last instance by General Assembly resolution 33/141 A of 19 December 1978.*

*Publication effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies tel qu'amendé en dernier lieu par la résolution 33/141 A de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 1978.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1547, No. I-26905, and annex A in volume 1568.

<sup>2</sup> Came into force on 20 November 1990, the date upon which the Association dispatched to the Government of Kenya notice of its acceptance of the evidence required by section 2.01, in accordance with section 2.03.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1547, n° I-26905, et annexe A du volume 1568.

<sup>2</sup> Entré en vigueur le 20 novembre 1990, date à laquelle l'Association a expédié au Gouvernement kényen notification de son acceptation des preuves requises à la section 2.01, conformément à la section 2.03.

No. 27531. CONVENTION ON THE RIGHTS OF THE CHILD. ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 20 NOVEMBER 1989<sup>1</sup>

N° 27531. CONVENTION RELATIVE AUX DROITS DE L'ENFANT. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 20 NOVEMBRE 1989<sup>1</sup>

#### ACCESSION

*Instrument deposited on:*

11 December 1992

INDIA

(With effect from 10 January 1993.)

With the following declaration:

“While fully subscribing to the objectives and purposes of the Convention, realising that certain of the rights of the Child, namely those pertaining to the economic, social and cultural rights can only be progressively implemented in the developing countries, subject to the extent of available resources and within the framework of international co-operation; recognising that the child has to be protected from exploitation of all forms including economic exploitation; noting that for several reasons children of different ages do work in India; having prescribed minimum ages for employment in hazardous occupations and in certain other areas; having made regulatory provisions regarding hours and conditions of employment; and being aware that it is not practical immediately to prescribe minimum ages for admission to each and every area of employment in India — the Government of India undertakes to take measures to progressively implement the provisions of Article 32, particularly paragraph 2 (a), in accordance with its national legislation and relevant international instruments to which it is a State Party.”

*Registered ex officio on 11 December 1992.*

#### ADHÉSION

*Instrument déposé le :*

11 décembre 1992

INDE

(Avec effet au 10 janvier 1993.)

Avec la déclaration suivante :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Souscrivant pleinement aux buts et objectifs de la Convention, mais conscient du fait que, dans les pays en développement, certains des droits de l'enfant, notamment les droits économiques, sociaux et culturels, ne peuvent être réalisés que progressivement, dans la limite des ressources disponibles et dans le cadre de la coopération internationale; reconnaissant que l'enfant doit être protégé contre toute forme d'exploitation, y compris l'exploitation économique; notant que pour diverses raisons, des enfants de différents âges travaillent en Inde; ayant prescrit un âge minimum dans les emplois dangereux et dans certains autres domaines; ayant arrêté des dispositions réglementaires concernant les horaires et les conditions d'emploi; et sachant qu'il n'est pas pratique de prescrire dès à présent un âge minimum d'entrée dans chaque catégorie d'emploi en Inde, le Gouvernement indien s'engage à prendre des mesures en vue d'appliquer progressivement les dispositions de l'article 32 de la Convention, en particulier celles du paragraphe 2 a, conformément à sa législation nationale et aux instruments internationaux pertinents auxquels il est partie.

*Enregistré d'office le 11 décembre 1992.*

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1577, No. I-27531, and annex A in volumes 1578, 1579, 1580, 1582, 1583, 1586, 1587, 1588, 1590, 1591, 1593, 1594, 1598, 1606, 1607, 1637, 1639, 1642, 1643, 1647, 1649, 1650, 1651, 1653, 1655, 1656, 1658, 1664, 1665, 1667, 1668, 1669, 1671, 1672, 1676, 1677, 1678, 1679, 1681, 1684, 1685, 1686, 1690, 1691 and 1694.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1577, n° I-27531, et annexe A des volumes 1578, 1579, 1580, 1582, 1583, 1586, 1587, 1588, 1590, 1591, 1593, 1594, 1598, 1606, 1607, 1637, 1639, 1642, 1643, 1647, 1649, 1650, 1651, 1653, 1655, 1656, 1658, 1664, 1665, 1667, 1668, 1669, 1671, 1672, 1676, 1677, 1678, 1679, 1681, 1684, 1685, 1686, 1690, 1691 et 1694.

No. 28603. TERMS OF REFERENCE OF THE INTERNATIONAL COPPER STUDY GROUP, ADOPTED ON 24 FEBRUARY 1989 BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON COPPER, 1988<sup>1</sup>

N° 28603. STATUTS DU GROUPE D'ÉTUDE INTERNATIONAL DU CUIVRE, ADOPTÉS LE 24 FÉVRIER 1989 PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE CUIVRE, 1988<sup>1</sup>

---

DEFINITIVE ACCEPTANCE

*Instrument deposited on:*

16 December 1992

GERMANY

(It is recalled that the said Terms of Reference entered into force definitively in whole for Germany with effect from 23 January 1992.)

*Registered ex officio on 16 December 1992.*

---

ACCEPTATION DÉFINITIVE

*Instrument déposé le :*

16 décembre 1992

ALLEMAGNE

(Il est rappelé que lesdits Statuts sont entrés en vigueur à titre définitif dans leur entier pour l'Allemagne avec effet au 23 janvier 1992.)

*Enregistré d'office le 16 décembre 1992.*

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 1662, No. I-28603, and annex A in volumes 1675, 1678, 1684, 1685, 1694 and 1696.

---

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1662, n° I-28603, et annexe A des volumes 1675, 1678, 1684, 1685, 1694 et 1696.