

No. 28634

SPAIN
and
DOMINICAN REPUBLIC

**General Cooperation Agreement supplementary to the Basic
Agreement on scientific and technical cooperation.
Signed at Santo Domingo on 8 March 1988**

Authentic text: Spanish.

Registered by Spain on 3 February 1992.

ESPAGNE
et
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

**Accord général de coopération, complémentaire à l'Accord
de base relatif à la coopération scientifique et technique.
Signé à Saint-Domingue le 8 mars 1988**

Texte authentique : espagnol.

Enregistré par l'Espagne le 3 février 1992.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO COMPLEMENTARIO GENERAL DE COOPERACIÓN
DEL CONVENIO BÁSICO DE COOPERACIÓN CIENTÍFICA Y
TÉCNICA ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA
DOMINICANA

EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DOMINICANA, DESEOSOS DE REFORZAR LOS LAZOS DE AMISTAD Y COOPERACIÓN EXISTENTES Y CONVENCIDOS DE LOS MÚLTIPLES BENEFICIOS QUE SE DERIVAN DE UNA ESTRECHA COOPERACIÓN, -- ACUERDAN DESARROLLAR LO ESTIPULADO EN EL CONVENIO BÁSICO DE COOPERACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA POR MEDIO -- DEL SIGUIENTE ACUERDO COMPLEMENTARIO GENERAL:

ARTÍCULO I.

TODOS LOS PROGRAMAS, PROYECTOS ESPECÍFICOS Y ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN CIENTÍFICA Y TÉCNICA QUE ACUERDEN LAS PARTES, SERÁN EJECUTADOS CON ARREGLO A LAS DISPOSICIONES GENERALES DEL PRESENTE ACUERDO.

ARTÍCULO II.

CORRESPONDE A LOS ÓRGANOS COMPETENTES DE AMBAS PARTES, DE ACUERDO A SU LEGISLACIÓN INTERNA, COORDINAR Y PROGRAMAR LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PRE

VISTAS EN EL PRESENTE ACUERDO, Y REALIZAR LOS TRÁMITES NECESARIOS AL EFECTO.

EN EL CASO DE ESPAÑA, DICHAS ATRIBUCIONES CORRESPONDEN AL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE ESTADO PARA LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y PARA IBEROAMÉRICA, QUE ENCOMENDARÁN AL INSTITUTO DE COOPERACIÓN IBEROAMERICANA LA ASUNCIÓN DE LAS MISMAS,

EN EL CASO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA, DICHAS ATRIBUCIONES CORRESPONDEN A LA SECRETARÍA DE ESTADO DE RELACIONES EXTERIORES.

ARTÍCULO III.

1. LOS PROGRAMAS, PROYECTOS Y ACTIVIDADES QUE SE CONCRETEN EN VIRTUD DE LO ESTABLECIDO EN EL PRESENTE ACUERDO PODRÁN INTEGRARSE, SI SE ESTIMA CONVENIENTE, EN PLANES REGIONALES DE COOPERACIÓN INTEGRAL EN LOS QUE PARTICIPEN AMBAS PARTES.

2. LAS PARTES PODRÁN, ASIMISMO, SOLICITAR LA PARTICIPACIÓN DE ORGANISMOS INTERNACIONALES EN LA FINANCIACIÓN Y/O EJECUCIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS QUE SURJAN DE LAS MODALIDADES DE COOPERACIÓN CONTEMPLADAS EN ESTE ACUERDO.

ARTÍCULO IV.

LA COOPERACIÓN PREVISTA EN EL PRESENTE --
ACUERDO PODRÁ COMPRENDER:

- A) EL INTERCAMBIO DE MISIONES DE EXPERTOS Y COOPERANTES PARA EJECUTAR LOS PROGRA MAS Y PROYECTOS PREVIAMENTE ACORDADOS.
- B) LA CONCESIÓN DE BECAS DE PERFECCIONAMIEN TO, ESTANCIAS DE FORMACIÓN Y LA PARTICIP ACION EN CURSOS O SEMINARIOS DE ADIES- TRAMIENTO Y ESPECIALIZACIÓN.
- C) EL SUMINISTRO DE MATERIALES Y EQUIPOS - NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DE LOS PRO GRAMAS Y PROYECTOS ACORDADOS.
- D) LA UTILIZACIÓN EN COMÚN DE LAS INSTALA- CIONES, CENTROS E INSTITUCIONES QUE SE PRECISEN PARA LA REALIZACIÓN DE LOS PRO GRAMAS Y PROYECTOS CONVENIDOS.
- E) EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN CIENTÍFI- CA Y TÉCNICA, DE ESTUDIOS QUE CONTRIBU- YAN AL DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL DE AMBOS PAÍSES Y DE TRABAJOS Y PUBLICACIOQ NES SOBRE PROGRAMAS TÉCNICOS Y CIENTÍFII COS.

F) CUALQUIER OTRA ACTIVIDAD DE COOPERACIÓN QUE SEA CONVENIDA ENTRE LAS PARTES, EN ESPECIAL LAS QUE SE REFIERAN AL DESARROLLO INTEGRAL DE LAS POBLACIONES MÁS ATRASADAS.

ARTÍCULO V.

1. SERÁN APLICABLES A LOS EXPERTOS, TÉCNICOS Y COOPERANTES ESPAÑOLES CUANTOS PRIVILEGIOS Y VENTAJAS SEAN ACORDADOS POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A LOS EXPERTOS INTERNACIONALES, EN BASE A LA CLAÚSULA DE NACIÓN MÁS FAVORECIDA.

2. EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA FACILITARÁ LAS INSTALACIONES Y MEDIOS TANTO PERSONALES COMO MATERIALES QUE SEAN PRECISOS PARA LA BUENA MARCHA Y EJECUCIÓN DE LOS PROYECTOS Y PROGRAMAS CONTEMPLADOS EN ESTE ACUERDO.

3. LOS ORGANISMOS ESPAÑOLES Y EL PERSONAL ESPAÑOL SERÁN EXONERADOS DE CUALQUIER IMPUESTO SOBRE INGRESOS, DERECHOS DE IMPORTACIÓN ARANCELARIOS U OTROS GRAVÁMENES FISCALES, ASÍ COMO SOBRE LOS EQUIPOS, BIENES Y MATERIALES TÉCNICOS Y SUS EFECTOS PERSONALES.

ARTÍCULO VI.

1. EL GOBIERNO DE ESPAÑA TOMARÁ A SU CUENTA:

A) LOS GASTOS DE VIAJE, SALARIOS, HONORARIOS, ASIGNACIONES Y OTRAS REMUNERACIONES QUE CORRESPONDAN AL PERSONAL ESPAÑOL.

B) LOS EQUIPOS, INSTRUMENTOS, BIENES Y MATERIALES PRECISOS PARA LA REALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DE DETERMINADOS PROGRAMAS O PROYECTOS,

2. EL GOBIERNO DE ESPAÑA ASUMIRÁ LOS GASTOS QUE SE OCACIONEN EN RELACIÓN CON LA FORMACIÓN Y PERFECCIONAMIENTO EN ESPAÑA DEL PERSONAL DOMINICANO QUE FIGURE EN LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS CONFORME A LO ESTABLECIDO EN ESTE ACUERDO.

3. SERÁN APLICABLES A LOS EXPERTOS DOMINICANOS CUANTOS PRIVILEGIOS Y VENTAJAS SEAN ACORDADOS POR EL GOBIERNO DE ESPAÑA A LOS EXPERTOS INTERNACIONALES EN BASE A LA CLAÚSULA DE NACIÓN MÁS FAVORECIDA.

4. EL GOBIERNO DE ESPAÑA SATISFARÁ LOS GASTOS Y PAGOS QUE OCASIONE LA APLICACIÓN DEL PRESENTE ACUERDO CON CARGO AL PRESUPUESTO ORDINARIO ANUAL DEL INSTITUTO DE COOPERACIÓN IBEROAMERICANA Y DE AQUELLOS ORGANISMOS QUE PARTICIPEN EN SU EJECUCIÓN.

ARTÍCULO VII.

LA COORDINACIÓN DE TODOS LOS EXPERTOS Y -- COOPERANTES ESPAÑOLES, QUIENES ACTUARÁN BAJO UNAS DIRECTRICES ÚNICAS, QUEDARÁ GARANTIZADA POR UN COORDINADOR GENERAL DE LA COOPERACIÓN ESPAÑOLA, QUIEN LLEVARÁ A CABO SUS FUNCIONES BAJO LA DIRECCIÓN, SI EXISTIERA, DEL CONSEJERO DE COOPERACIÓN Y, EN TODO CASO, DEL EMBAJADOR DE ESPAÑA.

ARTÍCULO VIII.

CON VISTAS A ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO EFECTIVO DE LAS ESTIPULACIONES DEL PRESENTE ACUERDO, AMBAS PARTES CONVIENEN EN LA CREACIÓN DE UNA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN, DE CARÁCTER MIXTO, COMPUESTA POR LOS REPRESENTANTES QUE SE DESIGNEN RESPECTIVAMENTE.

DICHA COMISIÓN SE REUNIRÁ, AL MENOS, DOS VECES AL AÑO Y UNA DE ELLAS, PREFERENTEMENTE EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE EN CUYA SESIÓN PROpondrá A LOS ORGANISMOS COMPETENTES DE LAS PARTES LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS A EJECUTAR EN EJERCICIOS POSTERIORES.

LA COMISIÓN PODRÁ DOTARSE DE UN REGLAMENTO Y CREAR GRUPOS DE TRABAJO O DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS, SI ASÍ LO CONSIDERASE OPORTUNO.

ARTÍCULO IX.

LA COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN, SIN PERJUICIO DEL EXAMEN GENERAL DE LOS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA EJECUCIÓN DEL PRESENTE ACUERDO, TENDRÁ LAS SIGUIENTES FUNCIONES:

- A) IDENTIFICAR Y DEFINIR LOS SECTORES EN QUE SEA DESEABLE LA REALIZACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE COOPERACIÓN, ASIGNÁNDOLES UN ORDEN DE PRIORIDAD.
- B) PROPONER A LOS ORGANISMOS COMPETENTES EL PROGRAMA DE ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN QUE DEBA EMPRENDERSE, ENUMERANDO ORDENADAMENTE LOS PROYECTOS QUE DEBAN SER EJECUTADOS.
- C) REVISAR PERIÓDICAMENTE EL PROGRAMA EN SU CONJUNTO, ASÍ COMO LA MARCHA DE LOS DISTINTOS PROYECTOS DE COOPERACIÓN.
- D) EVALUAR LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS ESPECÍFICOS CON VISTAS A OBTENER EL MAYOR RENDIMIENTO EN SU EJECUCIÓN.
- E) SOMETER A LAS AUTORIDADES COMPETENTES PARA SU POSTERIOR APROBACIÓN, LA MEMORIA ANUAL DE LA COOPERACIÓN HIS-

PANO-DOMINICANA, QUE SERÁ ELABORADA POR EL COORDINADOR GENERAL DE LA COOPERACIÓN ESPAÑOLA EN COLABORACIÓN -- CON LOS ORGANISMOS DE LA PARTE DOMINICANA.

F) HACER LAS RECOMENDACIONES QUE SE ESTIMEN PERTINENTES PARA LE MEJORAMIENTO DE LA MUTUA COOPERACIÓN.

A LA TERMINACIÓN DE CADA SESIÓN, LA COMISIÓN REDACTARÁ UN ACTA, EN LA QUE CONSTARÁN LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LAS DIVERSAS ÁREAS DE COOPERACIÓN.

ARTÍCULO X.

LOS BIENES, MATERIALES, INSTRUMENTOS, EQUIPOS U OBJETOS IMPORTADOS EN EL TERRITORIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA O DE ESPAÑA, EN APLICACIÓN DEL PRESENTE ACUERDO, NO PODRÁN SER CEDIDOS O PRESTADOS A TÍTULO ONEROSO NI GRATUITO, EXCEPTO PREVIA AUTORIZACIÓN DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN ESE TERRITORIO.

ARTICULO XI.

EL PRESENTE CONVENIO ENTRARÁ EN VIGOR EN LA FECHA EN QUE AMBAS PARTES SE NOTIFIQUEN EL HABER

CUMPLIDO CON LAS FORMALIDADES CONSTITUCIONALES O LEGALES REQUERIDAS PARA TAL FIN.

ARTICULO XII.

1. LA VALIDEZ DEL PRESENTE ACUERDO SERÁ DE CINCO AÑOS, PRORROGABLE AUTOMÁTICAMENTE POR PERÍODOS DE UN AÑO, SALVO QUE UNA DE LAS PARTES NOTIFIQUE A LA OTRA POR ESCRITO, CON TRES MESES DE ANTELACIÓN, - SU VOLUNTAD EN CONTRARIO.

2. EL PRESENTE ACUERDO PODRÁ SER DENUNCIADO POR ESCRITO POR LAS PARTES, TERMINANDO SEIS MESES DESPUÉS DE LA FECHA DE LA DENUNCIA.

3. LA DENUNCIA NO AFECTARÁ A LOS PROGRAMAS, PROYECTOS Y ACTIVIDADES EN EJECUCIÓN, EXCEPTO QUE LAS PARTES CONVENGAN DE OTRA MANERA.

HECHO EN SANTO DOMINGO, CAPITAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA, EL DÍA 8 DE MARZO DE 1988, EN DOS EJEMPLARES ORIGINALES, EN IDIOMA ESPAÑOL, IGUALMENTE-VÁLIDOS.

Por el Reino
de España:

[Signed — Signé]

LUIS YAÑEZ-BARNUEVO
Secretario de Estado
para la Cooperación
Internacional y para Iberoamérica

Por la República
Dominicana:

[Signed — Signé]

DONALD J. REID CABRAL
Secretario de Estado
de Relaciones Exteriores

[TRANSLATION — TRADUCTION]

GENERAL COOPERATION AGREEMENT¹ SUPPLEMENTARY TO
THE BASIC AGREEMENT ON SCIENTIFIC AND TECHNICAL
COOPERATION BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND
THE DOMINICAN REPUBLIC²

The Kingdom of Spain and the Dominican Republic, desiring to strengthen their existing ties of friendship and cooperation and convinced of the many benefits to be derived from close cooperation, undertake to build on the provisions of the Basic Agreement on Scientific and Technical Cooperation with the following supplementary general agreement:

Article I

All specific scientific and technical cooperation programmes, projects and activities agreed to by the Parties shall be carried out in accordance with the general provisions of this Agreement.

Article II

The competent bodies of both Parties shall, in accordance with their domestic legislation, coordinate and schedule the implementation of the activities envisaged in this Agreement and shall make the necessary arrangements to that end.

In the case of Spain, the said functions shall be performed by the Ministry of Foreign Affairs, acting through the State Secretariat for International Cooperation and for Latin America, which shall delegate them to the Institute for Ibero-American Cooperation.

In the case of the Dominican Republic, the said functions shall be performed by the Office of the Secretary of State for Foreign Affairs.

Article III

1. Programmes, projects and activities undertaken pursuant to this Agreement may, if it is deemed appropriate, be integrated into regional cooperation plans in which both Parties are participants.

2. The Parties may also seek the participation of international agencies in both the financing and the execution of programmes and projects resulting from the forms of cooperation envisaged in this Agreement.

Article IV

The cooperation provided for in this Agreement may include:

(a) Exchange of teams of experts and cooperation assistants to carry out programmes and projects previously agreed upon;

¹ Came into force on 1 March 1991, the date on which the Parties notified each other (on 7 July 1989 and 1 March 1991) of the completion of the required constitutional or legal procedures, in accordance with article XI.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 1343, p. 37.

(b) Granting of fellowships for advanced training, on-the-job training and participation in instruction and specialization courses and seminars;

(c) Provision of the materials and equipment necessary for implementing the programmes and projects agreed upon;

(d) Joint use of such facilities, centres and institutions as may be required for the implementation of the programmes and projects agreed upon;

(e) Exchange of scientific and technical information, studies contributing to the economic and social development of both countries and works and publications on scientific and technical programmes;

(f) Any other cooperative activity agreed upon by both Parties, particularly those relating to full development of the most backward populations.

Article V

1. Spanish experts, technicians and cooperation assistants shall be eligible for those privileges and benefits accorded by the Government of the Dominican Republic to international experts on the basis of the most-favoured nation clause.

2. The Government of the Dominican Republic shall make available such facilities and resources, both human and material, as may be required for the proper operation and execution of the programmes and projects envisaged in this Agreement.

3. Spanish organizations and personnel shall be exempt from all income taxes, import duties and other fiscal charges, as well as charges on technical equipment, goods and materials and personal effects.

Article VI

1. The Government of Spain shall assume payment of:

(a) The travel costs, salaries, fees, allowances and other remuneration of Spanish personnel;

(b) The equipment, instruments, goods and materials needed to carry out the activities of specific programmes or projects.

2. The Government of Spain shall assume the costs relating to the training and advanced training, in Spain, of the Dominican personnel involved in the programmes and projects pursuant to the provisions of this Agreement.

3. The Dominican experts shall be entitled to those privileges and benefits accorded by the Government of Spain to international experts on the basis of the most-favoured nation clause.

4. The Government of Spain shall assume the costs and payments incurred in the implementation of this Agreement and shall for that purpose draw on the ordinary annual budget of the Institute for Ibero-American Cooperation and the agencies that participate in its implementation.

Article VII

Coordination of all Spanish experts and cooperation assistants, who are to work under a single set of guidelines, shall be carried out by a General Coordinator of Spanish Cooperation, who shall perform his or her duties under the direction of the Cooperation Adviser, if there is one, and in any case of the Ambassador of Spain.

Article VIII

In order to ensure the fulfilment of the provisions of this Agreement, both Parties hereby agree to set up a joint Planning, Follow-up and Assessment Committee made up of representatives to be appointed by them.

This Committee shall meet at least twice a year and at one of the said meetings, preferably to be held in the last quarter, shall submit to the Parties' competent bodies, for their consideration, the programmes and projects to be carried out in subsequent years.

The Committee may adopt rules of procedure and set up working groups or project planning and assessment groups if it considers this appropriate.

Article IX

The Planning, Follow-up and Assessment Committee shall, without prejudice to the general review of matters related to the implementation of this Agreement, have the following functions:

(a) To identify and define the areas in which it would be desirable to carry out cooperation programmes and projects, assigning to them an order of priority;

(b) To submit to the competent bodies, for their consideration, the programme of cooperation activities to be undertaken, listing in sequence the projects to be carried out;

(c) Periodically to review the programme as a whole, as well as the progress of the various cooperation projects;

(d) To evaluate the results of the implementation of the specific programmes and projects in order to achieve maximum effectiveness in their implementation;

(e) To submit to the competent authorities for their subsequent approval the annual report on Spanish-Dominican cooperation to be drawn up by the General Coordinator of Spanish Cooperation together with the Dominican organizations;

(f) To make such recommendations as it may deem relevant for the improvement of mutual cooperation.

At the conclusion of each meeting, the Committee shall draft a report setting forth the results obtained in the various areas of cooperation.

Article X

The goods, materials, instruments, equipment and objects imported into the territory of the Dominican Republic or Spain pursuant to this Agreement may not be transferred or lent, whether for payment or free of charge, without the prior authorization of the competent authorities in the relevant territory.

Article XI

This Agreement shall enter into force on the date on which the two Parties notify each other of the completion of the requisite constitutional or legal formalities.

Article XII

1. This Agreement shall remain in force for five years and shall be automatically renewable for periods of one year, unless either Party notifies the other in writing, at least three months in advance, that it has decided against renewal.

2. This Agreement may be denounced in writing by either Party and shall cease to have effect six months after the date of such denunciation.

3. The denunciation shall not affect the programmes, projects and activities already in progress, unless the Parties agree otherwise.

DONE at Santo Domingo, capital of the Dominican Republic, on 8 March 1988, in two original copies in the Spanish language, both texts being equally authentic.

For the Kingdom
of Spain:

[Signed]

LUIS YAÑEZ-BARNUEVO
Secretary of State for International
Cooperation and for Latin America

For the Dominican
Republic:

[Signed]

DONALD J. REID CABRAL
Secretary of State
for Foreign Affairs

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ GÉNÉRAL DE COOPÉRATION, COMPLÉMENTAIRE À
L'ACCORD DE BASE RELATIF À LA COOPÉRATION SCIENTIFIQUE
ET TECHNIQUE, ENTRE LE ROYAUME D'ESPAGNE ET
LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE²

Le Royaume d'Espagne et la République dominicaine,

Désireux de resserrer leurs liens d'amitié et de coopération et convaincus des avantages multiples qui découlent d'une étroite collaboration,

Conviennent de mettre en œuvre les dispositions de l'Accord de base relatif à la coopération scientifique et technique au moyen de l'accord complémentaire général suivant :

Article premier

Tous les programmes, projets spécifiques et activités de coopération scientifique et technique dont les Parties conviennent sont exécutés conformément aux dispositions générales du présent Accord.

Article II

Il incombe aux organes des deux Parties que leur législation interne rend compétents en la matière de coordonner et de programmer la réalisation des activités prévues dans le présent Accord et d'accomplir les formalités nécessaires à cet effet.

Dans le cas de l'Espagne, ces attributions incombent au Ministère des affaires extérieures, par le truchement du Secrétariat d'Etat à la coopération internationale et latinoaméricaine, qui les délègue à l'Institut de coopération latinoaméricaine.

En ce qui concerne la République dominicaine, elles incombent au Secrétariat d'Etat aux relations extérieures.

Article III

1. Les programmes, projets et activités réalisés en vertu des dispositions du présent Accord peuvent être intégrés, s'il y a lieu, aux plans régionaux de coopération intégrée auxquels participent les deux Parties.

2. De même, les Parties peuvent demander à des organismes internationaux de participer tant au financement qu'à l'exécution des programmes et des projets résultant des mécanismes de coopération envisagés dans le présent Accord.

Article IV

La coopération prévue dans le présent Accord peut comprendre :

a) L'échange d'experts et de coopérants chargés d'exécuter les programmes et projets préalablement convenus;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} mars 1991, date à laquelle les Parties se sont notifiées (les 7 juillet 1989 et 1^{er} mars 1991) l'accomplissement des formalités constitutionnelles ou légales requises, conformément à l'article XI.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1343, p. 37.

b) L'octroi de bourses de perfectionnement, l'organisation de stages de formation et la participation à des cours ou séminaires d'initiation et de spécialisation.

c) La fourniture du matériel et de l'équipement nécessaires à l'exécution des programmes et projets convenus;

d) L'utilisation conjointe des installations, des centres et des établissements nécessaires à l'exécution des programmes et projets convenus;

e) L'échange de données scientifiques et techniques, d'études utiles au développement économique et social des deux pays et de travaux et publications relatifs à des programmes techniques et scientifiques;

f) Toute autre activité de coopération dont les Parties conviennent, notamment celles qui ont trait au développement intégré des populations les plus défavorisées.

Article V

1. Les experts, techniciens et coopérants espagnols jouissent de tous les privilèges et avantages que le Gouvernement dominicain accorde aux experts internationaux en vertu de la clause de la nation la plus favorisée.

2. Le Gouvernement dominicain fournit les installations et les ressources humaines et matérielles nécessaires au bon déroulement et à la bonne fin des projets et programmes envisagés dans le présent Accord.

3. Les organismes et le personnel espagnols sont exonérés de tout impôt sur le revenu, de tout droit de douane à l'importation et de tout autre prélèvement fiscal, ainsi que de toute taxe sur l'équipement, les biens et le matériel techniques et sur leurs effets personnels.

Article VI

1. Le Gouvernement espagnol prend en charge :

a) Les frais de voyage, traitements, honoraires, allocations et autres émoluments du personnel espagnol;

b) Le coût de l'équipement, des biens et du matériel nécessaires à la réalisation des activités prévues dans certains programmes ou projets;

2. Le Gouvernement espagnol prend en charge les frais occasionnés par la formation et le perfectionnement en Espagne du personnel dominicain qui participe aux programmes et projets en vertu des dispositions du présent Accord.

3. Les experts dominicains jouissent de tous les privilèges et avantages que le Gouvernement espagnol accorde aux experts internationaux en vertu de la clause de la nation la plus favorisée.

4. Le Gouvernement espagnol règle les dépenses et les paiements occasionnés par l'application du présent Accord et les impute au budget annuel ordinaire de l'Institut de coopération latinoaméricaine et des organismes qui participent à l'exécution dudit Accord.

Article VII

La coordination de tous les experts et coopérants espagnols, qui agissent selon des directives uniques, est assurée par un coordonnateur général de la coopération espagnole, qui exerce ses fonctions sous la tutelle de l'attaché d'ambassade à

la coopération, le cas échéant, et dans tous les cas sous celle de l'ambassadeur d'Espagne.

Article VIII

En vue de garantir l'application effective des dispositions du présent Accord, les deux Parties sont convenues de créer une commission de planification, de suivi et d'évaluation, de caractère mixte, composée des représentants que chacune désignera.

Cette Commission se réunit au moins deux fois par an, et à l'occasion de l'une de ces réunions, qui se tient de préférence pendant le dernier trimestre de l'année, les propositions de programmes et projets pour les exercices ultérieurs sont présentées aux organes compétents.

La Commission peut si elle le juge opportun se doter d'un règlement et créer des groupes de travail ou de planification et d'évaluation des projets.

Article IX

Sans préjudice de l'examen général qu'elle fait des questions liées à l'application du présent Accord, la Commission de planification, de suivi et d'évaluation remplit les fonctions suivantes :

a) Identifier, délimiter et classer par ordre de priorité les secteurs dans lesquels il est souhaitable de mettre en œuvre des programmes et projets de coopération;

b) Proposer aux organismes compétents le programme des activités de coopération qu'il convient d'entreprendre, en énumérant les projets à exécuter par ordre de priorité;

c) Passer régulièrement en revue le programme dans son ensemble, ainsi que l'état d'avancement des différents projets de coopération;

d) Evaluer les résultats des programmes et des projets spécifiques en cours d'exécution en vue d'en obtenir le meilleur rendement possible;

e) Soumettre à l'approbation des autorités compétentes le mémoire annuel de la coopération hispano-dominicaine, rédigé par le Coordonnateur général de la coopération espagnole en collaboration avec les organismes dominicains qualifiés;

f) Formuler les recommandations qu'elle juge pertinentes en vue d'améliorer la coopération entre les deux Parties.

A la fin de chaque session, la Commission dresse un procès-verbal dans lequel elle consigne les résultats obtenus dans les divers domaines de la coopération.

Article X

Les biens, le matériel, les instruments, l'équipement et les objets importés sur le territoire dominicain ou espagnol en vertu du présent Accord ne peuvent être cédés ou prêtés, ni à titre onéreux ni à titre gratuit, sauf en cas d'autorisation préalable des autorités compétentes sur le territoire concerné.

Article XI

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les deux Parties se notifieront l'accomplissement des formalités constitutionnelles ou légales requises à cette fin.

Article XII

1. Le présent Accord est conclu pour une période de cinq ans et sera reconduit automatiquement pour des périodes d'un an, à moins que l'une des Parties ne notifie par écrit à l'autre, trois mois à l'avance, qu'elle s'oppose à une telle reconduction.

2. Les Parties peuvent dénoncer le présent Accord par écrit, auquel cas il prend fin six mois après la date de la dénonciation.

3. La dénonciation n'affecte pas les programmes, projets et activités en cours d'exécution, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

FAIT à Santo Domingo, capitale de la République dominicaine, le 8 mars 1988, en deux exemplaires originaux en langue espagnole également authentiques.

Pour le Royaume d'Espagne :

Le Secrétaire d'Etat à la coopération
internationale et latinoaméricaine,

[Signé]

LUIS YAÑEZ-BARNUEVO

Pour la République dominicaine :

Le Secrétaire d'Etat
aux relations extérieures,

[Signé]

DONALD J. REID CABRAL

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. 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 1958¹

ENTRY INTO FORCE of amendments to Regulation No. 14² annexed to the above-mentioned Agreement

The amendments were proposed by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and circulated by the Secretary-General to the Contracting Parties on 29 August 1991. They came into force on 29 January 1992, in accordance with article 12 (1) of the Agreement.

The text of Regulation No. 14 as amended ("*Revision 2 incorporating the 03 series of amendments*") reads as follows:

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 335, p. 211; see also 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 other 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 and 1658.

² *Ibid.*, vol. 723, p. 302; vol. 778, p. 372; vol. 1006, p. 411; vol. 1143, p. 284; vol. 1380, p. 296, and vol. 1392, p. 558.

**UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES
WITH REGARD TO SAFETY-BELT ANCHORAGES**

1. SCOPE

This Regulation applies to anchorages for safety-belts for adult occupants of forward-facing seats in vehicles of categories M and N.¹

2. DEFINITIONS

For the purposes of this Regulation,

- 2.1. **"approval of a vehicle"** means the approval of a vehicle type equipped with anchorages for given types of safety-belts;
- 2.2. **"vehicle type"** means a category of power-driven vehicles which do not differ in such essential respects as the dimensions, lines and materials of components of the vehicle structure or seat structure to which the anchorages are attached;
- 2.3. **"belt anchorages"** means the parts of the vehicle structure or the seat structure or any other part of the vehicle to which the safety-belt assemblies are to be secured;
- 2.4. **"effective belt anchorage"** means the point used to determine conventionally, as specified in paragraph 5.4., the angle of each part of the safety-belt in relation to the wearer, that is, the point to which a strap would need to be attached to provide the same lie as the intended lie of the belt when worn, and which may or may not be the actual belt anchorage depending on the configuration of the safety-belt hardware at its attachment to the belt anchorage.
- 2.4.1. For example, in the case
- 2.4.1.1. where a safety-belt incorporates a rigid part which is attached to a lower belt anchorage and which is either fixed or free to swivel, the effective belt anchorage for all positions of seat adjustment is the point where the strap is attached to that rigid part;
- 2.4.1.2. where a strap guide is used on the vehicle structure or on the seat structure, the middle point of the guide at the place where the strap leaves the guide on the belt wearer's side, shall be considered as the effective belt anchorage; and,
- 2.4.1.3. where the belt runs directly from the wearer to a retractor attached to the vehicle structure or the seat structure without an intervening strap guide, the effective belt anchorage shall be considered as being the intersection of the axis of the reel for storing the strap with the plane passing through the centre line of the strap on the reel;
- 2.5. **"floor"** means the lower part of the vehicle body-work connecting the vehicle side walls. In this context it includes ribs, swages and possibly other reinforcements, even if they are below the floor, such as longitudinal and transverse members;
- 2.6. **"seat"** means a structure which may or may not be integral with the vehicle structure complete with trim, intended to seat one adult person. The term covers both an individual seat or part of a bench seat intended to seat one person;
- 2.6.1. **"front passenger seat"** means any seat where the "foremost H-point" of the seat in question is in or in front of the vertical transverse plane through the driver's R-point;
- 2.7. **"group of seats"** means either a bench-type seat, or seats which are separate but side by side (i.e. with the foremost anchorages of one seat in line with or forward of the rearmost anchorages and in line with or behind the foremost anchorages of another seat) and accommodate one or more seated adult person;

¹ As defined in the Consolidated Resolution (R.E.3, annex 7), document: TRANS/SC1/WP29/78/Amend.3.

- 2.8. "bench seat" means a structure complete with trim, intended to seat more than one adult person;
- 2.9. "folding seat" means an auxiliary seat intended for occasional use which is normally folded;
- 2.10. "seat type" means a category of seats which do not differ in such essential respects as:
- 2.10.1. the shape, dimensions and materials of the seat structure,
- 2.10.2. the types and dimensions of the adjustment systems and all locking systems,
- 2.10.3. the type and dimensions of the belt anchorages on the seat, of the seat anchorage and of the affected parts of the vehicle structure;
- 2.11. "seat anchorage" means the system by which the seat assembly is secured to the vehicle structure, including the affected parts of the vehicle structure;
- 2.12. "adjustment system" means the device by which the seat or its parts can be adjusted to a position suited to the morphology of the seated occupant; this device may, in particular, permit of:
- 2.12.1. longitudinal displacement;
- 2.12.2. vertical displacement;
- 2.12.3. angular displacement;
- 2.13. "displacement system" means a device enabling the seat or one of its parts to be displaced or rotated without a fixed intermediate position, to permit easy access to the space behind the seat concerned;
- 2.14. "locking system" means any device ensuring that the seat and its parts are maintained in any position of use and includes devices to lock both the seat back relative to the seat and the seat relative to the vehicle.

3. APPLICATION FOR APPROVAL

- 3.1. The application for approval of a vehicle type with regard to the belt anchorages 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. drawings of the general vehicle structure on an appropriate scale, showing the positions of the belt anchorages, the effective belt anchorages (where appropriate), and detailed drawings of the belt anchorages and of the points to which they are attached;
- 3.2.2. a specification of the materials used which may affect the strength of the belt anchorages;
- 3.2.3. a technical description of the belt anchorages;
- 3.2.4. in the case of belt anchorages affixed to the seat structure:
- 3.2.4.1. detailed description of the vehicle type with regard to the design of the seats, of the seat anchorages and of their adjustment and locking systems;
- 3.2.4.2. drawings, on an appropriate scale and in sufficient detail, of the seats, of their anchorage to the vehicle, and of their adjustment and locking systems.
- 3.3. At the option of the manufacturer, a vehicle representative of the vehicle type to be approved or the parts of the vehicle considered essential for the belt anchorage tests by the technical service conducting approval tests shall be submitted to the service.

4. APPROVAL

- 4.1. If the vehicle submitted for approval pursuant to this Regulation meets the requirements of paragraphs 5. and 6. of this Regulation, approval of that vehicle type shall be granted.

- 4.2. An approval number shall be assigned to each type approved. Its first two digits (at present 03) shall indicate the series of amendments incorporating the most recent major technical amendments 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 as defined in paragraph 2.2. above.
- 4.3. Notice of approval or of extension or refusal or withdrawal of approval or production definitely discontinued of a vehicle type pursuant to this Regulation shall be communicated to the Parties to the 1958 Agreement which apply this Regulation by means of a form conforming to the model in annex 1 to the 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;²
- 4.4.2. the number of this Regulation, to the right of the circle prescribed in paragraph 4.4.1.
- 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 additional numbers and 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 the approval mark.
5. SPECIFICATIONS
- 5.1. Definitions (see annex 3)
- 5.1.1. The H point is a reference point as defined in paragraph 2.3. of annex 4 of this Regulation, which must be determined in accordance with the procedure set out in that annex.
- 5.1.1.1. Point H' is a reference point corresponding to H as defined in paragraph 5.1.1. which shall be determined for every normal position in which the seat is used.
- 5.1.1.2. The R point is the seating reference point defined in paragraph 2.4. of annex 4 of this Regulation.
- 5.1.2. The three-dimensional reference system is defined in appendix 2 of annex 4 of this Regulation.
- 5.1.3. Points L₁ and L₂ are the lower effective belt anchorages.
- 5.1.4. Point C is a point situated 450 mm vertically above the R point. However, if the distance S as defined in paragraph 5.1.6. is not less than 280 mm and if the alternative formula $BR = 260 \text{ mm} + 0.8S$ specified in paragraph 5.4.3.3. is chosen by the manufacturer, the vertical distance between C and R shall be 500 mm.

² 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 and Slovak Federal Republic, 9 for Spain, 10 for Yugoslavia, 11 for the United Kingdom, 12 for Austria, 13 for Luxembourg, 14 for Switzerland, 15 (Vscant), 16 for Norway, 17 for Finland, 18 for Denmark, 19 for Romania, 20 for Poland, 21 for Portugal and 22 for the Russian Federation; subsequent numbers shall be assigned to other countries in the chronological order in which they ratify or accede to the Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, and the numbers thus assigned shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties to the Agreement.

- 5.1.5. The angles α_1 and α_2 are respectively the angles between a horizontal plane and planes perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle and passing through the point H, and the points L₁ and L₂.
- 5.1.6. S is the distance in millimetres of the effective upper belt anchorages from a reference plane P parallel to the longitudinal median plane of the vehicle defined as follows:
- 5.1.6.1. If the seating position is well-defined by the shape of the seat, the plane P shall be the median plane of this seat.
- 5.1.6.2. In the absence of a well-defined position:
- 5.1.6.2.1. The plane P for the driver's seat is a vertical plane parallel to the median longitudinal plane of the vehicle which passes through the centre of the steering-wheel in the plane of the steering-wheel rim when the steering-wheel, if adjustable, is in its central position.
- 5.1.6.2.2. The plane P for the front outboard passenger shall be symmetrical with that of the driver.
- 5.1.6.2.3. The plane P for the rear outboard seating position shall be that specified by the manufacturer on condition the following limits for distance A between the longitudinal median plane of the vehicle and plane P are respected:

A is equal or more than 200 mm if the bench seat has been designed to accommodate two passengers only.

A is equal or more than 300 mm if the bench seat has been designed to accommodate more than two passengers.

5.2. General specifications

- 5.2.1. Anchorages for safety-belts shall be so designed, made and situated as to:
- 5.2.1.1. enable the installation of a suitable safety-belt. The belt anchorages of the front outboard positions shall be suitable for safety-belts incorporating a retractor end pulley, taking into consideration in particular the strength characteristics of the belt anchorages, unless the manufacturer supplies the vehicle equipped with other types of safety-belts which incorporate retractors. If the anchorages are suitable only for particular types of safety-belts, these types shall be stated on the form mentioned in paragraph 4.3. above;
- 5.2.1.2. reduce to a minimum the risk of the belt's slipping when worn correctly;
- 5.2.1.3. reduce to a minimum the risk of strap damage due to contact with sharp rigid parts of the vehicle or seat structures;
- 5.2.1.4. enable the vehicle, in normal use, to comply with the provisions of this Regulation;
- 5.2.1.5. for anchorages which take up different positions to allow persons to enter the vehicle and to restrain the occupants, the specifications of this Regulation shall apply to the anchorages in the effective restraint position.
- 5.3. Minimum number of belt anchorages to be provided
- 5.3.1. Any vehicle in categories M and N (except those vehicles which include places specially designed for standing passengers in categories M₂ over 3.5 t and M₃) must be equipped with safety-belt anchorages which satisfy the requirements of this Regulation.
- 5.3.2. The minimum number of safety-belt anchorages for each forward directed seating position shall be those specified in annex 6.
- 5.3.3. However, for outboard seating positions, other than front, of vehicles of category M₁, shown in annex 6 and marked with the symbol ϕ , two lower anchorages are allowed, where there exists a passage between a seat and the nearest side-wall of the vehicle intended to permit access of passengers to other parts of the vehicle.

A space between a seat and the side-wall is considered as a passage if the distance between that side-wall, with all doors closed, and a vertical longitudinal plane passing through the centre line of the seat concerned, measured at the R-point position and perpendicularly to the median longitudinal plane of the vehicle is more than 500 mm.

- 5.3.4. For the front centre seating positions shown in annex 6 and marked with the symbol *, two lower anchorages shall be considered adequate where the windscreen is located outside the reference zone defined in annex 1 to Regulation No. 21; if located inside the reference zone, three anchorages are required.

As regards belt anchorages, the windscreen is considered as part of the reference zone when it is capable of entering into static contact with the test apparatus according to the method described in annex 1 to Regulation No. 21.

- 5.3.5. For all seating positions shown in annex 6 and marked with the symbol #, each exposed seating position as defined in paragraph 5.3.6. must be equipped with two lower anchorages.
- 5.3.6. An "exposed seating position" is one where there is no "protective screen" in front of the seat within the following defined space:

between two horizontal planes, one through the H-point and the other 400 mm above it;

between two vertical longitudinal planes which are symmetrical in relation to the H-point and are 400 mm apart;

behind a transverse vertical plane 1.30 m from the H-point.

For the purpose of this requirement "protective screen" means a surface of suitable strength and showing no discontinuity such that, if a sphere of 165 mm diameter is geometrically projected in a longitudinal horizontal direction through any point of the space defined above and through the centre of the sphere, nowhere in the protective screen is there any aperture through which the geometric projection of the sphere can be passed.

A seat is considered to be an "exposed seating position" if the protective screens within the space defined above have a combined surface area of less than 800 cm².

- 5.3.7. For all folding seats, as well as all the seats of any vehicle which are not covered by paragraphs 5.3.1. to 5.3.5., no belt anchorages are required. However, if the vehicle is fitted with anchorages for such seats, these anchorages must comply with the provisions of this Regulation. In this case, two lower anchorages shall be sufficient.
- 5.4. Location of belt anchorages (see annex 3, fig.1.)

5.4.1. General

- 5.4.1.1. The belt anchorages for any one belt may be located either wholly in the vehicle structure or in the seat structure or any other part of the vehicle or dispersed between these locations.
- 5.4.1.2. Any one belt anchorage may be used for attaching the ends of two adjacent safety-belts provided that the test requirements are met.

5.4.2. Location of the effective lower belt anchorage

5.4.2.1. Front seats, vehicle category M,

In motor vehicles of category M, the angle α_1 (other than buckle side) shall be within the range of 30 to 80 degrees and the angle α_2 (buckle side) shall be within the range of 45 to 80 degrees. Both angle requirements shall be valid for all normal travelling positions of the front seats. Where at least one of the angles α_1 and α_2 is constant (e.g. anchorage fixed at the seat) in all normal positions of use, its value shall be $60 \pm 10^\circ$. In the case of adjustable seats with an adjusting device as described in paragraph 2.12. with a seatback angle of less than 20° (see annex 3, figure 1), the angle α_1 may be below the minimum value (30°) stipulated above, provided it is not less than 20° in any normal position of use.

5.4.2.2. Rear seats, vehicle category M₁

In motor vehicles of category M₁, the angles α_1 and α_2 shall be within the range of 30 to 80 degrees for all rear seats. If rear seats are adjustable the above angles shall be valid for all normal travelling positions.

5.4.2.3 Front seats, vehicle categories other than M₁

In motor vehicles of categories other than M₁, the angles α_1 and α_2 must be between 30 and 80 degrees for all normal travelling positions of the front seats. Where in the case of front seats of vehicles having a maximum vehicle mass not exceeding 3.5 tonnes at least one of the angles α_1 and α_2 is constant in all normal positions of use, its value shall be $60 \pm 10^\circ$ (e.g. anchorage fixed at the seat).

5.4.2.4. Rear seats and special front or rear seats, vehicle categories other than M₁

In vehicles of categories other than M₁, in the case of:

bench seats,

adjustable seats (front and rear) with an adjusting device as described in paragraph 2.12. with a seatback angle of less than 20° (see annex 3, figure 1), and other rear seats

angles α_1 and α_2 may be between 20° and 80° in any normal position of use. Where in the case of front seats of vehicles having a maximum vehicle mass not exceeding 3.5 tonnes at least one of the angles α_1 and α_2 is constant in all normal positions of use, its value shall be $60 \pm 10^\circ$ (e.g. anchorage fixed at the seat).

5.4.2.5. The distance between the two vertical planes parallel to the median longitudinal plane of the vehicle and each passing through a different one of the two effective lower belt anchorages L₁ and L₂ of the same seat-belt shall not be less than 350 mm. The median longitudinal plane of the seat shall pass between points L₁ and L₂ and shall be at least 120 mm from these points.

5.4.3. Location of the effective upper belt anchorages (see annex 3)

5.4.3.1. If a strap guide or similar device is used which affects the location of the effective upper belt anchorage, this location shall be determined in a conventional way by considering the position of the anchorage when the longitudinal centre line of the strap passes through a point J, defined successively from the R point by the following three segments:

RZ: a segment of the torso line measured in an upward direction from R and 530 mm long;

ZX: a segment perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle, measured from point Z in the direction of the anchorage and 120 mm long;

XJ₁: a segment perpendicular to the plane defined by segments RZ and ZX, measured in a forward direction from point X and 60 mm long.

Point J₁ is determined by symmetry with point J₂ about the longitudinal vertical plane passing through the torso line described in paragraph 5.1.2. of the manikin positioned in the seat in question.

Where a two-door configuration is used to provide access to both the front and rear seats and the upper anchorage is fitted to the "B" post, the system must be designed so as not to impede access to or egress from the vehicle.

5.4.3.2. The effective upper anchorage shall lie below the plane FN, which runs perpendicular to the longitudinal median plane of the seat and makes an angle of 65° with the torso line. The angle may be reduced to 60° in the case of rear seats. The plane FN shall be so placed as to intersect the torso line at a point D such that $DR = 315 \text{ mm} + 1.6 S$. However, when $S \leq 200 \text{ mm}$, then $DR = 675 \text{ mm}$.

5.4.3.3. The effective upper belt anchorage shall lie behind a plane FK running perpendicular to the longitudinal median plane of the seat and intersecting the torso line at an angle of 120° at a point B such that $BR = 280 \text{ mm} + S$. Where $S \geq 280 \text{ mm}$, the manufacturer may use $BR = 260 \text{ mm} + 0.8S$ at his discretion.

- 5.4.3.4. The value of S shall not be less than 140 mm.
- 5.4.3.5. The effective upper belt anchorage shall be situated to the rear of a vertical plane perpendicular to the median longitudinal plane of the vehicle and passing through the R point as shown in annex 3.
- 5.4.3.6. The effective upper belt anchorage shall be situated above a horizontal plane passing through point C defined in paragraph 5.1.4.
- 5.4.3.7. In addition to the upper anchorage specified in paragraph 5.4.3.1., other effective upper anchorages may be provided if one of the following conditions is satisfied:
- 5.4.3.7.1. The additional anchorages comply with the requirements of paragraphs 5.4.3.1. to 5.4.3.6.
- 5.4.3.7.2. The additional anchorages can be used without the aid of tools, comply with the requirements of paragraphs 5.4.3.5. and 5.4.3.6. and are located in one of the areas determined by shifting the area shown in figure 1 of annex 3 of this Regulation, 80 mm upwards or downwards in a vertical direction.
- 5.4.3.7.3. The anchorage(s) is/are intended for a harness belt, complies/comply with the requirements laid down in paragraph 5.4.3.6. if it lie(s) behind the transverse plane passing through the reference line and is/are located:
- 5.4.3.7.3.1. In the case of a single anchorage, within the area common to two dihedrals defined by the verticals passing through points J₁ and J₂ as defined in paragraph 5.4.3.1. and whose horizontal sections are shown in figure 2 of annex 3 of this Regulation;
- 5.4.3.7.3.2. In the case of two anchorages, within whichever of the above defined dihedrals is suitable, provided that each anchorage is not more than 50 mm distant from the symmetrically-located, mirror-image position of the other anchorage about plane P, as defined in paragraph 5.1.6. of the seat in question.
- 5.5. Strength of anchorages
- 5.5.1. Each anchorage shall be capable of withstanding the tests prescribed in paragraphs 6.3 and 6.4. Permanent deformation, including rupture or breakage, of any anchorage or surrounding area shall not constitute failure if the required force is sustained for the specified time. During the test, the minimum spacings for the effective lower belt anchorages specified in paragraph 5.4.2.5. and the requirements of paragraph 5.4.3.6. for effective upper belt anchorages shall be respected.
- 5.5.2. In vehicles where these anchorages are used, the displacement and release systems which enable all the occupants to leave the vehicle shall be capable of being actuated manually after the tractive force has ceased.
- 5.6. Dimensions of threaded anchorage holes
- 5.6.1. An anchorage shall have a threaded hole of 7/16 inch (20 UNF 2B).
- 5.6.2. If the vehicle is fitted by the manufacturer with safety-belts which are attached to all anchorages prescribed for the seat in question, these anchorages need not meet the requirement set out in paragraph 5.6.1., provided that they comply with the other provisions of this Regulation. In addition, the requirement set out in paragraph 5.6.1. shall not apply to additional anchorages which meet the requirement set out in paragraph 5.4.3.7.3.
- 5.6.3. It shall be possible to remove the safety-belt without damaging the anchorage.
6. TESTS
- 6.1. General
- 6.1.1. Subject to application of the provisions of paragraph 6.2., and at the request of the manufacturer;
- 6.1.1.1. the tests may be carried out either on a vehicle structure or on a completely finished vehicle;
- 6.1.1.2. windows and doors may be fitted or not and closed or not;

6.1.1.3. any fitting normally provided and likely to contribute to the rigidity of the vehicle structure may be fitted.

6.1.2. The seats shall be fitted and placed in the position for driving or use chosen by the technical service responsible for conducting approval tests to give the most adverse conditions with respect to the strength of the system. The position of the seats shall be stated in the report. The seat-back shall, if its inclination is adjustable, be locked as specified by the manufacturer or, in the absence of any such specification, in a position corresponding to an effective seat-back angle as close as possible to 25° for vehicles of categories M₁ and N₁ and to 15° for vehicles of all other categories.

6.2. Securing of the vehicle

6.2.1. The method used to secure the vehicle during the test shall not be such as to strengthen the anchorages or the anchorage areas or to lessen the normal deformation of the structure.

6.2.2. A securing device shall be regarded as satisfactory if it produces no effect on an area extending over the whole width of the structure and if the vehicle or the structure is blocked or fixed in front at a distance of not less than 500 mm from the anchorage to be tested and is held or fixed at the rear not less than 300 mm from that anchorage.

6.2.3. It is recommended that the structure should rest on supports arranged approximately in line with the axes of the wheels or, if that is not possible, in line with the points of attachment of the suspension.

6.2.4. If a securing method other than that prescribed in paragraphs 6.2.1. - 6.2.3. of this Regulation is used, evidence must be furnished that it is equivalent.

6.3. General test requirements

6.3.1. All the belt anchorages of the same group of seats shall be tested simultaneously.

6.3.2. The tractive force shall be applied in a forward direction at an angle of 10° ± 5° above the horizontal in a plane parallel to the median longitudinal plane of the vehicle.

6.3.3. Full application of the load shall be achieved as rapidly as possible. The belt anchorages must withstand the specified load for not less than 0.2 second.

6.3.4. Traction devices to be used in the tests described in paragraph 6.4. below are shown in annex 5.

6.3.5. The belt anchorages for seats for which upper belt anchorages are provided shall be tested under the following conditions:

6.3.5.1. Front Outboard Seats:

The belt anchorages shall be submitted to the test prescribed in paragraph 6.4.1. in which the loads are transmitted to them by means of a device reproducing the geometry of a three-point belt equipped with a retractor having a pulley or strap guide at the upper belt anchorage. In addition, if the number of anchorages is more than that prescribed in paragraph 5.3. these anchorages shall be subjected to the test specified in paragraph 6.4.5., in which the loads shall be transmitted to the anchorages by means of a device reproducing the geometry of the type of safety-belt intended to be attached to them.

6.3.5.1.1. In the case where the retractor is not attached to the required outboard lower belt anchorage or in the case where the retractor is attached to the upper belt anchorage, the lower belt anchorages shall also be submitted to the test prescribed in paragraph 6.4.3.

6.3.5.1.2. In the above case the tests prescribed in paragraphs 6.4.1. and 6.4.3. can be performed on two different structures if the manufacturer so requests.

6.3.5.2. Rear outboard seats and all centre seats:

The belt anchorages shall be subjected to the test prescribed in paragraph 6.4.2. in which the loads are transmitted to them by means of a device reproducing the geometry of a three-point safety-belt without a retractor, and to the test prescribed in paragraph 6.4.3. in which the loads are transmitted to the two lower belt anchorages by means of a device reproducing the geometry of a lap belt. The two tests can be performed on two different structures if the manufacturer so requests.

- 6.3.5.3. When a manufacturer supplies his vehicle with safety-belts, the corresponding belt anchorages may, at the request of the manufacturer, be submitted only to a test in which the loads are transmitted to them by means of a device reproducing the geometry of the type of belts to be attached to these anchorages.
- 6.3.6. If no upper belt anchorages are provided for the outboard seats and the centre seats, the lower belt anchorages shall be submitted to the test prescribed in paragraph 6.4.3. in which the loads are transmitted to these anchorages by means of a device reproducing the geometry of a lap belt.
- 6.3.7. If the vehicle is designed to accept other devices which do not enable the straps to be directly attached to belt anchorages without intervening sheaves, etc. or which require belt anchorages supplementary to those mentioned in paragraph 5.3., the safety-belt or an arrangement of wires, sheaves, etc. representing the equipment of the safety-belt, shall be attached by such a device to the belt anchorages in the vehicle and the belt anchorages shall be subjected to the tests prescribed in paragraph 6.4. as appropriate.
- 6.3.8. A test method other than those prescribed in paragraph 6.3. may be used, but evidence must be furnished that it is equivalent.
- 6.4. Particular test requirements
- 6.4.1. Test in configuration of a three point belt incorporating a retractor having a pulley or strap guide at the upper belt anchorage
- 6.4.1.1. A special pulley or guide for the wire or strap appropriate to transmit the load from the traction device, or the pulley or strap guide supplied by the manufacturer shall be fitted to the upper belt anchorage.
- 6.4.1.2. A test load of 1350 daN \pm 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 2) attached to the belt anchorages of the same belt, by means of a device reproducing the geometry of the upper torso strap of such a safety-belt. In the case of vehicles of categories other than M₁ and N₁, the test load shall be 675 \pm 20 daN, except that for M₂ and N₂ vehicles the test load shall be 450 \pm 20 daN.
- 6.4.1.3. At the same time a tractive force of 1350 daN \pm 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 1) attached to the two lower belt anchorages. In the case of vehicles of categories other than M₁ and N₁, the test load shall be 675 \pm 20 daN, except that for M₂ and N₂ vehicles the test load shall be 450 \pm 20 daN.
- 6.4.2. Test in configuration of a three-point belt without retractor or with a retractor at the upper belt anchorage
- 6.4.2.1. A test load of 1350 daN \pm 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 2) attached to the upper belt anchorage and to the opposite lower belt anchorage of the same belt, using, if supplied by the manufacturer, a retractor fixed at the upper belt anchorage. In the case of vehicles of categories other than M₁ and N₁, the test load shall be 675 \pm 20 daN, except that for M₂ and N₂ vehicles the test load shall be 450 \pm 20 daN.
- 6.4.2.2. At the same time a tractive force of 1350 daN \pm 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 1) attached to the lower belt anchorages. In the case of vehicles of categories other than M₁ and N₁, the test load shall be 675 \pm 20 daN, except that for M₂ and N₂ vehicles the test load shall be 450 \pm 20 daN.
- 6.4.3. Test in configuration of a lap belt
- A test load of 2225 daN \pm 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 1) attached to the two lower belt anchorages. In the case of vehicles of categories other than M₁ and N₁, the test load shall be 1110 \pm 20 daN, except that for M₂ and N₂ vehicles the test load shall be 740 \pm 20 daN.
- 6.4.4. Test for belt anchorages located wholly within the seat structure or dispersed between the vehicle structure and the seat structure
- 6.4.4.1. The test specified in paragraphs 6.4.1., 6.4.2. and 6.4.3. above shall be performed, as appropriate, at the same time superimposing for each seat and for each group of seats a force as stated below.

- 6.4.4.2. The loads indicated in paragraphs 6.4.1., 6.4.2. and 6.4.3. above shall be supplemented by a force equal to 20 times the mass of the complete seat applied horizontally and longitudinally through the centre of gravity of the seat.
- In the case of vehicles in categories M₂ and N₂, this force must be equal to 10 times the mass of the complete seat; for categories M₃ and N₃, it must be equal to 6.6 times the mass of the complete seat.
- 6.4.5. Test in configuration of a special-type belt
- 6.4.5.1. A test load of 1350 ± 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 2) attached to the belt anchorages of such a safety-belt by means of a device reproducing the geometry of the upper torso strap or straps.
- 6.4.5.2. At the same time, a tractive force of 1350 ± 20 daN shall be applied to a traction device (see annex 5, figure 3) attached to the two lower belt anchorages.
- 6.4.5.3. In the case of vehicles of categories other than M₁ and N₁, this test load shall be 675 ± 20 daN, except that for M₂ and N₂ vehicles the test load shall be 450 ± 20 daN.

7. INSPECTION AFTER TESTING

After testing any damage to the anchorages and structures supporting load during tests shall be noted.

6. MODIFICATIONS AND EXTENSION OF APPROVAL OF THE VEHICLE TYPE

- 6.1. Every modification of the vehicle type shall be notified to the administrative department which approved the vehicle type. The 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 alterations, shall be communicated by the procedure specified in paragraph 4.3. above to the 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.

9. CONFORMITY OF PRODUCTION

- 9.1. Every vehicle bearing an approval mark as prescribed under this Regulation shall conform to the vehicle type approved with regard to details affecting the characteristics of the anchorages.
- 9.2. In order to verify conformity as prescribed in paragraph 9.1. above, a sufficient number of serially-produced vehicles bearing the approval mark required by this Regulation shall be subjected to random checks.
- 9.3. As a general rule the checks as aforesaid shall be confined to the taking of measurements. However, if necessary, the vehicles shall be subjected to some of the tests described in paragraph 6. above, selected by the technical service conducting approval tests.

10. PENALTIES FOR NON-CONFORMITY OF PRODUCTION

- 10.1. The approval granted in respect of a vehicle type pursuant to this Regulation may be withdrawn if the requirement laid down in paragraph 9.1. above is not complied with or if its anchorages fail to pass the checks prescribed in paragraph 9. above.

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

11. OPERATING INSTRUCTIONS

The national authorities may require the manufacturers of vehicles registered by them to state clearly in the instructions for operating the vehicle

- 11.1. where the anchorages are; and

- 11.2. for what types of belts the anchorages are intended (see annex 1, item 5).

12. PRODUCTION DEFINITELY DISCONTINUED

If the holder of the approval completely ceases to manufacture a type of safety-belt anchorages approved in accordance with 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 1958 Agreement which apply this Regulation by means of a communication form conforming to the model in annex 1 to this Regulation.

13. NAMES AND ADDRESSES OF TECHNICAL SERVICES RESPONSIBLE FOR CONDUCTING APPROVAL TESTS, AND OF ADMINISTRATIVE DEPARTMENTS

The Parties to the 1958 Agreement applying this Regulation shall communicate to the United Nations secretariat 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 extension or withdrawal of approval, issued in other countries, are to be sent.

14. TRANSITIONAL PROVISIONS

- 14.1. As from the date of entry into force of this Regulation, as amended by the 03 series of amendments, no Contracting Party shall refuse to grant approvals under this Regulation as amended by the 03 series of amendments.

- 14.2. As from 1 July 1992, Contracting Parties applying this Regulation shall grant approvals only if the vehicle type approved meets the requirements of this Regulation as amended by the 03 series of amendments.

- 14.3. As from 1 July 1997, 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.

Annex 1

COMMUNICATION

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



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 safety-belt anchorages pursuant to Regulation No. 14

Approval No.

Extension No.

1. Trade name or mark of the power-driven vehicle
2. Type of vehicle
3. Manufacturer's name and address
4. If applicable, name and address of manufacturer's representative
5. Designation of the type of belts and retractors authorized for fitting to the anchorages with which the vehicle is equipped

		Anchorage on 2	
		vehicle structure	seat structure
F o n t	Right hand seat	lower anchorages outboard upper anchorage inboard	
	Middle seat	lower anchorages right upper anchorage left	
	Left hand seat	lower anchorages outboard upper anchorage inboard	
R e m a r k s		

- 1/ Insert in the actual position the following letter(s):
 A for a three-point belt,
 B for lap belts,
 S for special-type belts, in this case the type shall be stated under "Remarks",
 Ar, *Br* or *Sr* for belts with retractors,
 Ae, *Be* or *Se* for belts with an energy absorption device,
 Are, *Bre* or *Sre* for belts with retractors and energy-absorption devices on at least one anchorage.

- 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

- Remarks:
-
6. 3/ Description of seats
7. 3/ Description of the adjustment, displacement and locking systems either of the seat or of its parts
-
-
8. 3/ Description of seat anchorage
9. Description of particular type of safety-belt required in the case of an anchorage located in the seat structure or incorporating an energy-dissipating device
-
10. Vehicle submitted for approval on
11. Technical service responsible for conducting approval tests
12. Date of report issued by that service
13. Number of report issued by that service
14. Approval granted/extended/refused/withdrawn 2/.....
15. Position of approval mark on vehicle
16. Place
17. Date
16. Signature
19. The following documents, filed with the administration service which has granted approval and available on request are annexed to this communication:
- drawings, diagrams and plans of the belt anchorages and of the vehicle structure;
- photographs of the belt anchorages and of the vehicle structure;
- drawings, diagrams and plans of the seats, of their anchorage on the vehicle, of the adjustment and displacement systems of the seats and of their parts and of their locking devices; 3/
- photographs of the seats, of their anchorage, of the adjustment and displacement systems of the seats and of their parts, and of their locking devices. 3/

2/ Strike out what does not apply.

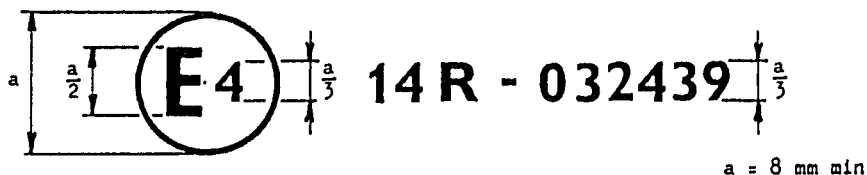
3/ Only if the anchorage is affixed on the seat or if the seat supports the belt strap.

Annex 2

ARRANGEMENTS OF THE APPROVAL MARK

Model A

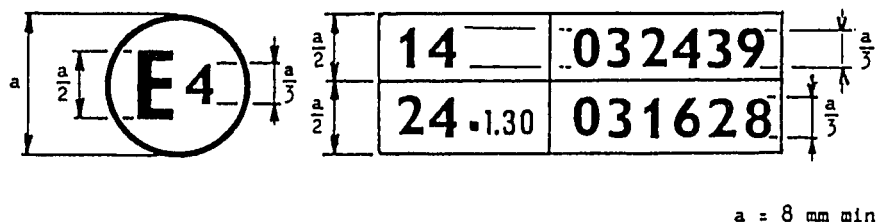
(see paragraph 4.4. of this Regulation)



The above approval mark affixed to a vehicle shows that the vehicle type concerned has, with regard to safety-belt anchorages, been approved in the Netherlands (E 4), pursuant to Regulation No. 14, under the number 032439. The first two digits of the approval number indicate that Regulation No. 14 already included the 03 series of amendments when the approval was given.

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. 14 and 24. ^{1/} (In the case of the latter Regulation the corrected absorption co-efficient is 1.30 m⁻¹). The approval numbers indicate that on the dates on which these approvals were granted Regulations Nos. 14 and 24 included the 03 series of amendments.

^{1/} The second number is given merely as an example.

Annex 3

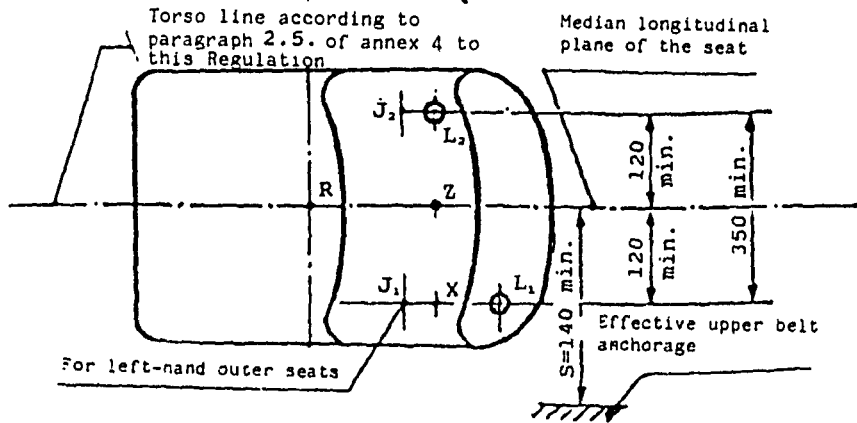
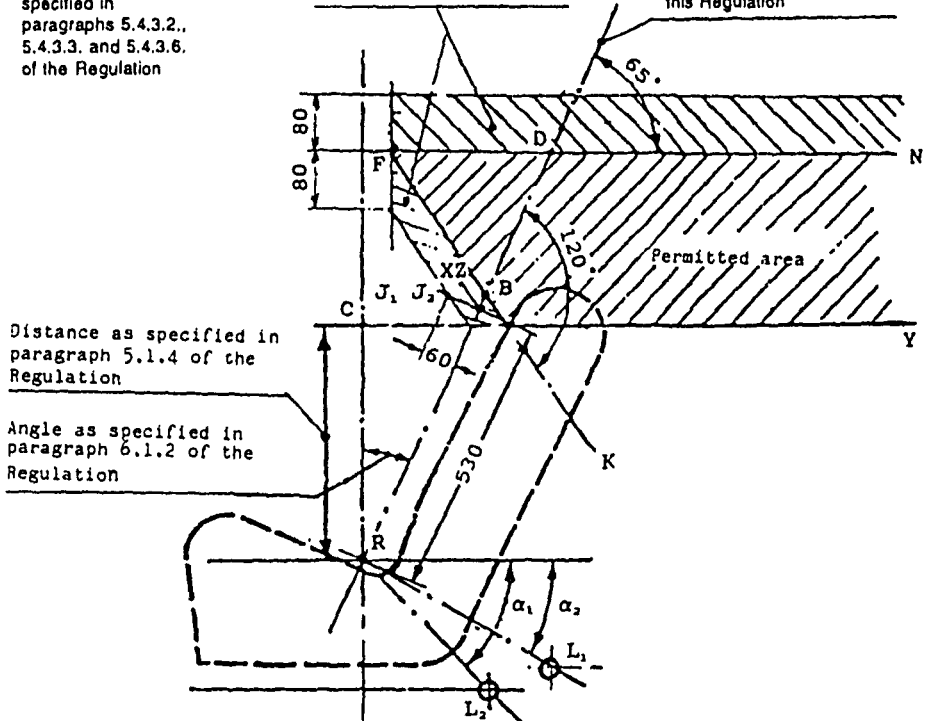
LOCATION OF EFFECTIVE BELT ANCHORAGES

Figure 1 : AREAS OF LOCATION OF EFFECTIVE BELT ANCHORAGES

DR = 315 + 1.8 S
 BR = 260 + S
 except as otherwise
 specified in
 paragraphs 5.4.3.2.,
 5.4.3.3. and 5.4.3.6.
 of the Regulation

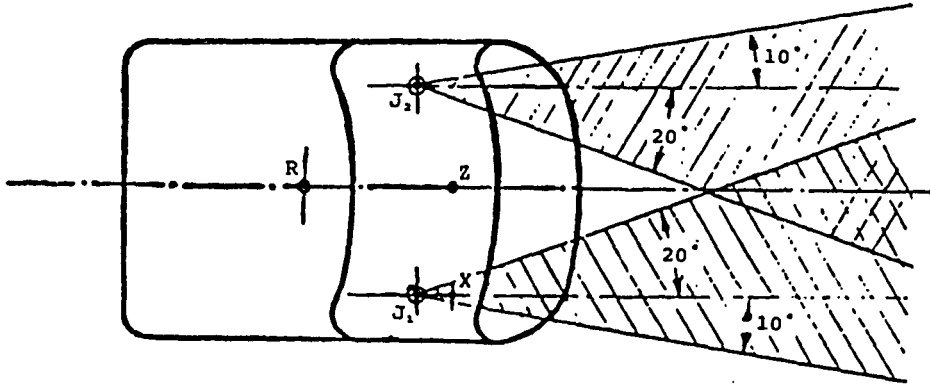
Permitted area for additional anchorages
 according to paragraph 5.4.3.7.2.
 of the Regulation

Torso line according to
 paragraph 2.5. of annex 4 to
 this Regulation



All dimensions are in mm

Figure 2 : EFFECTIVE UPPER ANCHORAGES
conforming to paragraph 5.4.3.7.3. of the Regulation



Annex 4

PROCEDURE FOR DETERMINING THE "H" POINT AND THE ACTUAL
TCASO ANGLE FOR SEATING POSITIONS IN MOTOR VEHICLES

1. PURPOSE

The procedure described in this annex is used to establish the "H" point location and the actual torso angle for one or several seating positions in a motor vehicle and to verify the relationship of measured data to design specifications given by the vehicle manufacturer.¹

2. DEFINITIONS

For the purposes of this annex:

- 2.1. "Reference data" means one or several of the following characteristics of a seating position:
- 2.1.1. the "H" point and the "R" point and their relationship,
- 2.1.2. the actual torso angle and the design torso angle and their relationship.
- 2.2. "Three-dimensional 'H' point machine" (3-D H machine) means the device used for the determination of "H" points and actual torso angles. This device is described in appendix 1 to this annex;
- 2.3. "H' point" means the pivot centre of the torso and the thigh of the 3-D H machine installed in the vehicle seat in accordance with paragraph 4 below. The "H" point is located in the centre of the centreline of the device which is between the "H" point sight buttons on either side of the 3-D H machine. The "H" point corresponds theoretically to the "R" point (for tolerances see paragraph 3.2.2. below). Once determined in accordance with the procedure described in paragraph 4, the "H" point is considered fixed in relation to the seat-cushion structure and to move with it when the seat is adjusted;
- 2.4. "R' point" or "seating reference point" means a design point defined by the vehicle manufacturer for each seating position and established with respect to the three-dimensional reference system;
- 2.5. "Torso-line" means the centreline of the probe of the 3-D H machine with the probe in the fully rearward position;
- 2.6. "Actual torso angle" means the angle measured between a vertical line through the "H" point and the torso line using the back angle quadrant on the 3-D H machine. The actual torso angle corresponds theoretically to the design torso angle (for tolerances see paragraph 3.2.2. below);
- 2.7. "Design torso angle" means the angle measured between a vertical line through the "R" point and the torso line in a position which corresponds to the design position of the seat-back established by the vehicle manufacturer;
- 2.8. "Centreplane of occupant" (C/O) means the median plane of the 3-D H machine positioned in each designated seating position; it is represented by the co-ordinate of the "H" point on the "Y" axis. For individual seats, the centreplane of the seat coincides with the centreplane of the occupant. For other seats, the centreplane of the occupant is specified by the manufacturer;
- 2.9. "Three-dimensional reference system" means a system as described in appendix 2 to this annex;
- 2.10. "Fiducial marks" are physical points (holes, surfaces, marks or indentations) on the vehicle body as defined by the manufacturer;
- 2.11. "Vehicle measuring attitude" means the position of the vehicle as defined by the co-ordinates of fiducial marks in the three-dimensional reference system.

¹ In any seating position other than front seats where the "H" point cannot be determined using the "Three-dimensional 'H' point machine" or procedures, the "R" point indicated by the manufacturer may be taken as a reference at the discretion of the competent authority

3. REQUIREMENTS

3.1. Data presentation

For each seating position where reference data are required in order to demonstrate compliance with the provisions of the present Regulation, all or an appropriate selection of the following data shall be presented in the form indicated in appendix 3 to this annex:

- 3.1.1. the co-ordinates of the "R" point relative to the three-dimensional reference system;
- 3.1.2. the design torso angle;
- 3.1.3. all indications necessary to adjust the seat (if it is adjustable) to the measuring position set out in paragraph 4.3. below.

3.2. Relationship between measured data and design specifications

- 3.2.1. The co-ordinates of the "H" point and the value of the actual torso angle obtained by the procedure set out in paragraph 4. below shall be compared, respectively, with the co-ordinates of the "R" point and the value of the design torso angle indicated by the vehicle manufacturer.
- 3.2.2. The relative positions of the "R" point and the "H" point and the relationship between the design torso angle and the actual torso angle shall be considered satisfactory for the seating position in question if the "H" point, as defined by its co-ordinates, lies within a square of 50 mm side length with horizontal and vertical sides whose diagonals intersect at the "R" point, and if the actual torso angle is within 5° of the design torso angle.
- 3.2.3. If these conditions are met, the "R" point and the design torso angle, shall be used to demonstrate compliance with the provisions of this Regulation.
- 3.2.4. If the "H" point or the actual torso angle does not satisfy the requirements of paragraph 3.2.2. above, the "H" point and the actual torso angle shall be determined twice more (three times in all). If the results of two of these three operations satisfy the requirements, the conditions of paragraph 3.2.3. above shall apply.
- 3.2.5. If the results of at least two of the three operations described in paragraph 3.2.4. above do not satisfy the requirements of paragraph 3.2.2. above, or if the verification cannot take place because the vehicle manufacturer has failed to supply information regarding the position of the "R" point or regarding the design torso angle, the centroid of the three measured points or the average of the three measured angles shall be used and be regarded as applicable in all cases where the "R" point or the design torso angle is referred to in this Regulation.

4. PROCEDURE FOR "H" POINT AND ACTUAL TORSO ANGLE DETERMINATION

- 4.1. The vehicle shall be preconditioned at the manufacturer's discretion, at a temperature of $20 \pm 10^{\circ}\text{C}$ to ensure that the seat material reached room temperature. If the seat to be checked has never been sat upon, a 70 to 80 kg person or device shall sit on the seat twice for one minute to flex the cushion and back. At the manufacturer's request, all seat assemblies shall remain unloaded for a minimum period of 30 min prior to installation of the 3-D H machine.
- 4.2. The vehicle shall be at the measuring attitude defined in paragraph 2.11. above.
- 4.3. The seat, if it is adjustable, shall be adjusted first to the rearmost normal driving or riding position, as indicated by the vehicle manufacturer, taking into consideration only the longitudinal adjustment of the seat, excluding seat travel used for purposes other than normal driving or riding positions. Where other modes of seat adjustment exist (vertical, angular, seat-back, etc.) these will then be adjusted to the position specified by the vehicle manufacturer. For suspension seats, the vertical position shall be rigidly fixed corresponding to a normal driving position as specified by the manufacturer.
- 4.4. The area of the seating position contacted by the 3-D H machine shall be covered by a muslin cotton, of sufficient size and appropriate texture, described as a plain cotton fabric having 18.9 threads per cm² and weighing 0.228 kg/m² or knitted or non-woven fabric having equivalent characteristics. If test

is run on a seat outside the vehicle, the floor on which the seat is placed shall have the same essential characteristics ² as the floor of the vehicle in which the seat is intended to be used.

- 4.5. Place the seat and back assembly of the 3-D H machine so that the centreplane of the occupant (C/LO) coincides with the centreplane of the 3-D H machine. At the manufacturer's request, the 3-D H machine may be moved inboard with respect to the C/LO if the 3-D H machine is located so far outboard that the seat edge will not permit levelling of the 3-D H machine.
- 4.6. Attach the foot and lower leg assemblies to the seat pan assembly, either individually or by using the T-bar and lower leg assembly. A line through the "H" point sight buttons shall be parallel to the ground and perpendicular to the longitudinal centreplane of the seat.
- 4.7. Adjust the feet and leg positions of the 3-D H machine as follows:
 - 4.7.1. Designated seating position: driver and outside front passenger
 - 4.7.1.1. Both feet and leg assemblies shall be moved forward in such a way that the feet take up natural positions on the floor, between the operating pedals if necessary. Where possible the left foot shall be located approximately the same distance to the left of the centreplane of the 3-D H machine as the right foot is to the right. The spirit level verifying the transverse orientation of the 3-D H machine is brought to the horizontal by readjustment of the seat pan if necessary, or by adjusting the leg and foot assemblies towards the rear. The line passing through the "H" point sight buttons shall be maintained perpendicular to the longitudinal centreplane of the seat.
 - 4.7.1.2. If the left leg cannot be kept parallel to the right leg and the left foot cannot be supported by the structure, move the left foot until it is supported. The alignment of the sight buttons shall be maintained.
 - 4.7.2. Designated seating position: outboard rear

For rear seats or auxiliary seats, the legs are located as specified by the manufacturer. If the feet then rest on parts of the floor which are at different levels, the foot which first comes into contact with the front seat shall serve as a reference and the other foot shall be so arranged that the spirit level giving the transverse orientation of the seat of the device indicates the horizontal.
 - 4.7.3. Other designated seating positions:

The general procedure indicated in paragraph 4.7.1. above shall be followed except that the feet shall be placed as specified by the vehicle manufacturer.
- 4.8. Apply lower leg and thigh weights and level the 3-D H machine.
- 4.9. Tilt the back pan forward against the forward stop and draw the 3-D H machine away from the seat-back using the T-bar. Reposition the 3-D H machine on the seat by one of the following methods:
 - 4.9.1. If the 3-D H machine tends to slide rearward, use the following procedure. Allow the 3-D H machine to slide rearward until a forward horizontal restraining load on the T-bar is no longer required i.e. until the seat pan contacts the seat-back. If necessary, reposition the lower leg.
 - 4.9.2. If the 3-D H machine does not tend to slide rearward, use the following procedure. Slide the 3-D H machine rearwards by applying a horizontal rearward load to the T-bar until the seat pan contacts the seat-back (see figure 2 of appendix 1 to this annex).
- 4.10. Apply a 100 ± 10 N load to the back and pan assembly of the 3-D H machine at the intersection of the hip angle quadrant and the T-bar housing. The direction of load application shall be maintained along a line passing by the above intersection to a point just above the thigh bar housing (see figure 2 of appendix 1 to this annex). Then carefully return the back pan to the seat-back. Care must be exercised throughout the remainder of the procedure to prevent the 3-D H machine from sliding forward.

² Tilt angle, height difference with a seat mounting, surface texture, etc

- 4.11. Install the right and left buttock weights and then, alternately, the eight torso weights. Maintain the 3-D H machine level.
- 4.12. Tilt the back pan forward to release the tension on the seat-back. Rock the 3-D H machine from side to side through 10° arc (5° to each side of the vertical centreplane) for three complete cycles to release any accumulated friction between the 3-D H machine and the seat.

During the rocking action, the T-bar of the 3-D H machine may tend to diverge from the specified horizontal and vertical alignment. The T-bar must therefore be restrained by applying an appropriate lateral load during the rocking motions. Care shall be exercised in holding the T-bar and rocking the 3-D H machine to ensure that no inadvertent exterior loads are applied in a vertical or fore and aft direction.

The feet of the 3-D H machine are not to be restrained or held during this step. If the feet change position, they should be allowed to remain in that attitude for the moment.

Carefully return the back pan to the seat-back and check the two spirit levels for zero position. If any movement of the feet has occurred during the rocking operation of the 3-D H machine, they must be repositioned as follows:

Alternately, lift each foot off the floor the minimum necessary amount until no additional foot movement is obtained. During this lifting, the feet are to be free to rotate; and no forward or lateral loads are to be applied. When each foot is placed back in the down position, the heel is to be in contact with the structure designed for this.

Check the lateral spirit level for zero position; if necessary, apply a lateral load to the top of the back pan sufficient to level the 3-D H machine's seat pan on the floor.

- 4.13. Holding the T-bar to prevent the 3-D H machine from sliding forward on the seat cushion, proceed as follows:
 - (a) return the back pan to the seat-back;
 - (b) alternately apply and release a horizontal rearward load, not to exceed 25 N, to the back angle bar at a height approximately at the centre of the torso weights until the hip angle quadrant indicates that a stable position has been reached after load release. Care shall be exercised to ensure that no exterior downward or lateral loads are applied to the 3-D H machine. If another level adjustment of the 3-D H machine is necessary, rotate the back pan forward, re-level, and repeat the procedure from paragraph 4.12.
- 4.14. Take all measurements:
 - 4.14.1. The co-ordinates of the "H" point are measured with respect to the three-dimensional reference system.
 - 4.14.2. The actual torso angle is read at the back angle quadrant of the 3-D H machine with the probe in its fully rearward position.
- 4.15. If a re-run of the installation of the 3-D H machine is desired, the seat assembly should remain unloaded for a minimum period of 30 min prior to the re-run. The 3-D H machine should not be left loaded on the seat assembly longer than the time required to perform the test.
- 4.16. If the seats in the same row can be regarded as similar (bench seat, identical seats, etc.) only one "H" point and one "actual torso angle" shall be determined for each row of seats, the 3-D H machine described in appendix 1 to this annex being seated in a place regarded as representative for the row. This place shall be:
 - 4.16.1. in the case of the front row, the driver's seat;
 - 4.16.2. in the case of the rear row or rows, an outer seat.

Annex 4 - Appendix 1DESCRIPTION OF THE THREE DIMENSIONAL "H" POINT MACHINE ^{1/}

(3-D H machine)

1. Back and seat pans

The back and seat pans are constructed of reinforced plastic and metal; they simulate the human torso and thigh and are mechanically hinged at the "H" point. A quadrant is fastened to the probe hinged at the "H" point to measure the actual torso angle. An adjustable thigh bar, attached to the seat pan, establishes the thigh centreline and serves as a baseline for the hip angle quadrant.

2. Body and leg elements

Lower leg segments are connected to the seat pan assembly at the T-bar joining the knees, which is a lateral extension of the adjustable thigh bar. Quadrants are incorporated in the lower leg segments to measure knee angles. Shoe and foot assemblies are calibrated to measure the foot angle. Two spirit levels orient the device in space. Body element weights are placed at the corresponding centres of gravity to provide seat penetration equivalent to a 78 kg male. All joints of the 3-D H machine should be checked for free movement without encountering noticeable friction.

^{1/} For details of the construction of the 3-D H machine refer to Society of Automobile Engineers (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, United States of America.

The machine corresponds to that described in ISO Standard 6549-1980.

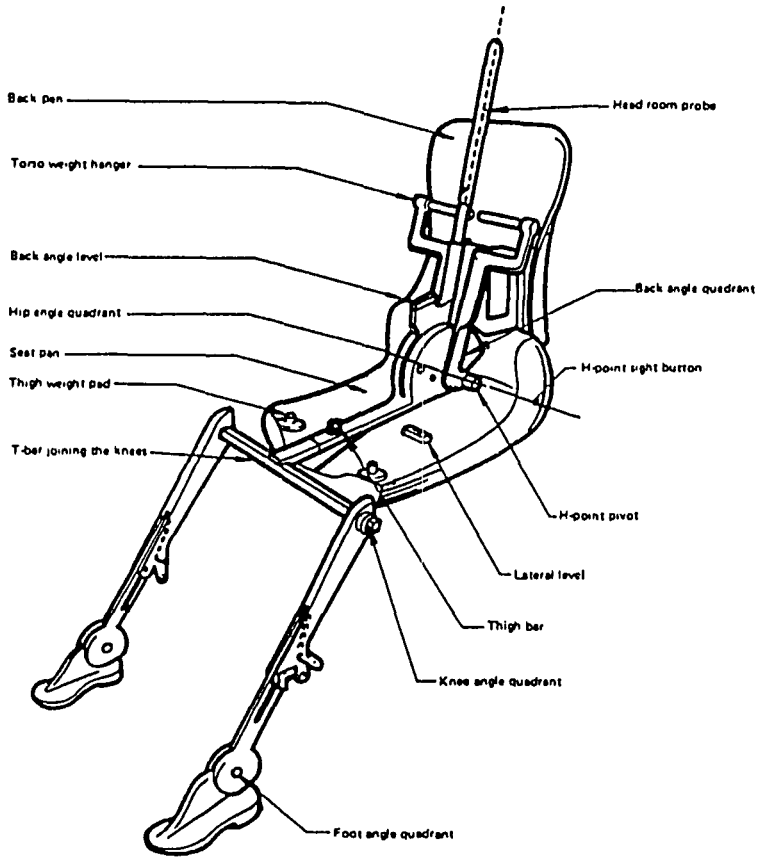


Figure 1 - 3-D H machine elements designation

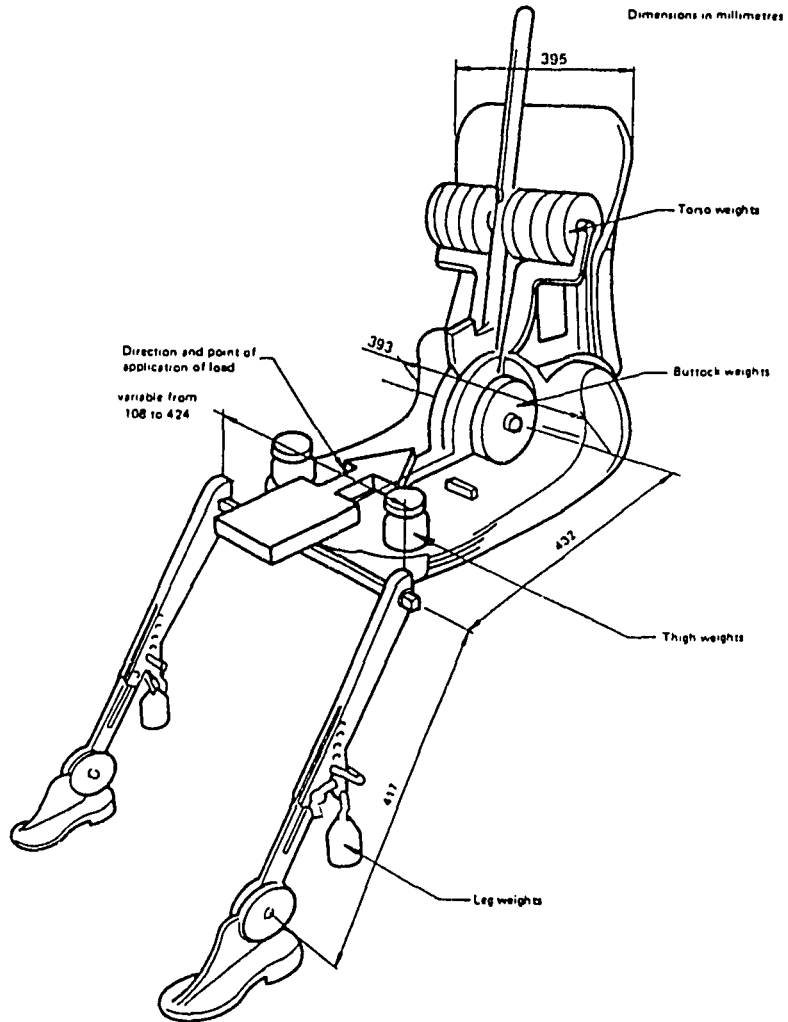


Figure 2 - Dimensions of the 3-D H machine elements and load distribution

Annex 4 - Appendix 2

THREE-DIMENSIONAL REFERENCE SYSTEM

1. The three-dimensional reference system is defined by three orthogonal planes established by the vehicle manufacturer (see figure).^{1/}
2. The vehicle measuring attitude is established by positioning the vehicle on the supporting surface such that the co-ordinates of the fiducial marks correspond to the values indicated by the manufacturer.
3. The co-ordinates of the "R" point and the "H" point are established in relation to the fiducial marks defined by the vehicle manufacturer.

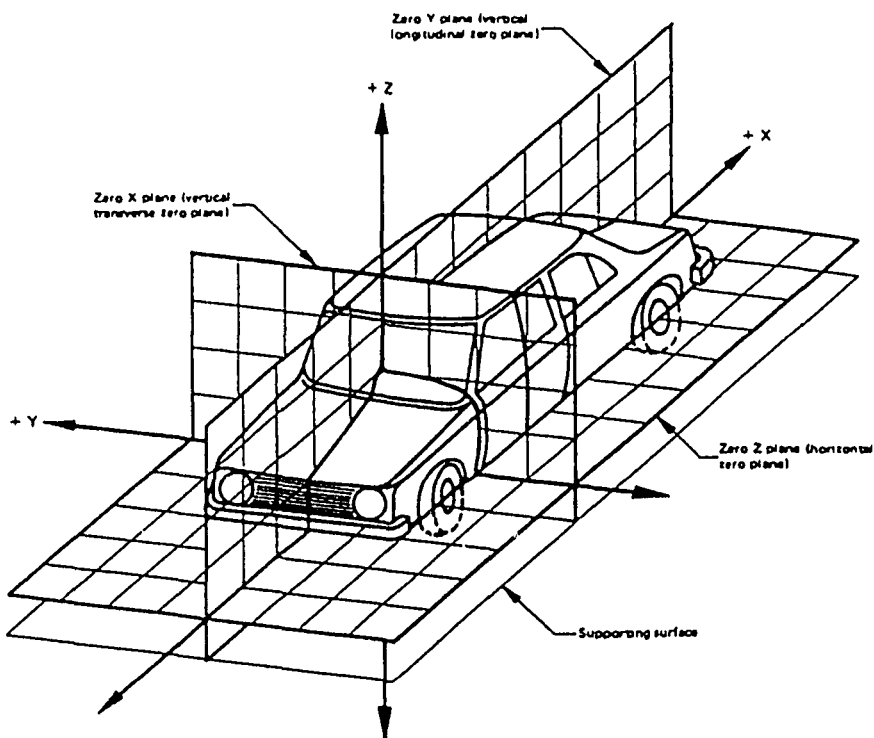


Figure - Three-dimensional reference system

^{1/} The reference system corresponds to ISO standard 4130, 1978.

Annex 4 - Appendix 3

REFERENCE DATA CONCERNING SEATING POSITIONS

1. Coding of reference data

Reference data are listed consecutively for each seating position. Seating positions are identified by a two-digit code. The first digit is an Arabic numeral and designates the row of seats, counting from the front to the rear of the vehicle. The second digit is a capital letter which designates the location of the seating position in a row, as viewed in the direction of forward motion of the vehicle; the following letters shall be used:

L = left
C = centre
R = right

2. Description of vehicle measuring attitude

2.1. Co-ordinates of fiducial marks

X

Y

Z

3. List of reference data

3.1. Seating position:

3.1.1. Co-ordinates of "R" point

X

Y

Z

3.1.2. Design torso angle:

3.1.3. Specifications for seat adjustment ^{*/}

horizontal :

vertical :

angular :

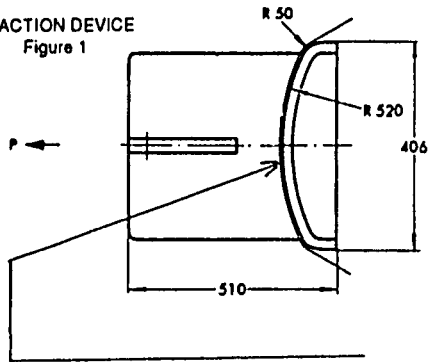
torso angle:

Note: List reference data for further seating positions under 3.2., 3.3., etc.

^{*/} Strike out what does not apply.

Annex 5

TRACTION DEVICE
Figure 1



Cloth-covered foam, thickness 25

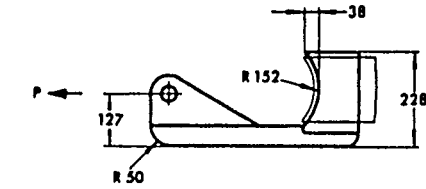
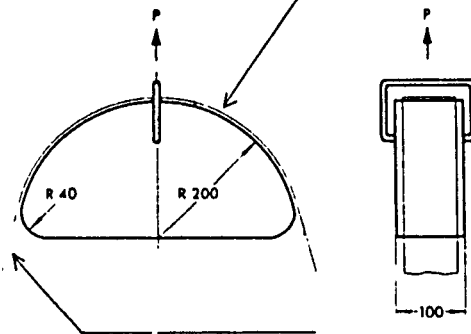


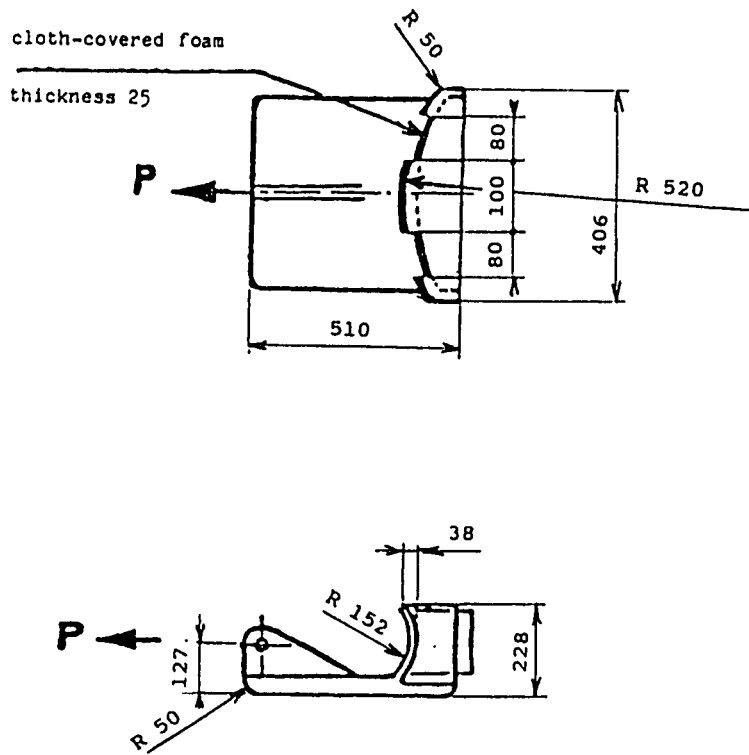
Figure 2

Cloth-covered foam, thickness 25



Strap connecting block to anchorage points
(Dimensions in mm)

Figure 3



All dimensions are in mm

Annex 6

MINIMUM NUMBER OF ANCHORAGE POINTS AND LOCATION OF LOWER ANCHORAGES						
VEHICLE CATEGORIES	OUTBOARD SEATING POSITIONS			CENTER SEATING POSITIONS		NOTE
	FRONT		OTHER THAN FRONT	FRONT	OTHER THAN FRONT	
	DRIVER	PASSENGER				
M ₁	3	3	e 3	*	2	
M ₂ ≤ 3 5 t	3	3	#	*	#	
M ₂ > 3 5 t	3	3	#	2	#	
M ₃	3	3	#	2	#	
N ₁	3	3	#	*	#	
N ₂	3	3	#	*	#	
N ₃	3	3	#	*	#	

- Note: 2 = two lower anchorages which allow the installation of a safety-belt type B
 * = refer to paragraph 5.3.4
 # = refer to paragraphs 5.3.5. and 5.3.6.
 3 = two lower anchorages and one upper anchorage which allow the installation of a safety-belt type A
 e = refers to paragraph 5.3.3.

Annex 6 - Appendix 1

Location of lower anchorages, angle requirements only: α (°)

	Old requirements		New requirements	
	M ₁	other than M ₁	M ₁	other than M ₁
FRONT				
buckle side	30 - 80	30 - 80	45 - 80	30 - 80
other than buckle side	30 - 80	30 - 80	30 - 80	30 - 80
angle constant	50 - 70	30 - 80	50 - 70	50 - 70
bench				
buckle side	30 - 80	20 - 50	45 - 80	20 - 60
other than buckle side			30 - 80	20 - 60
adjustable seat with seat back angle < 20°	20 - 80	20 - 80	20 - 80 45 - 80 ^{1/}	20 - 80
REAR	20 - 80	20 - 80	30 - 80	20 - 80
FRONT CENTRE	see FRONT			
REAR CENTRE	see REAR			
FOLDING SEAT	No belt anchorages required. If anchorages are fitted: see angle requirements FRONT and REAR			

^{1/} "other than buckle side" (α_1): 20 - 80°
 "buckle side" (α_2): 45 - 80°
 (both: if angle is not constant, see item 5.4.2.1.).

*Authentic texts of the Regulation: English and French.
 Registered ex officio on 29 January 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 1958¹

ENTRÉE EN VIGUEUR d'amendements au Règlement n° 14² annexé à l'Accord susmentionné

Les amendements avaient été proposés par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et communiqués par le Secrétaire général aux Parties contractantes le 29 août 1991. Ils sont entrés en vigueur le 29 janvier 1992, conformément au paragraphe 1 de l'article 12 de l'Accord.

Le texte du Règlement n° 14 tel qu'amendé (« Révision 2 comprenant les séries d'amendements 03 ») se lit comme suit :

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 335, p. 211; voir aussi 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 autres faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n°s 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 et 1658.

² *Ibid.*, vol. 723, p. 303; vol. 778, p. 373; vol. 1006, p. 427, vol. 1143, p. 302; vol. 1380, p. 339 et vol. 1392, p. 558.

PRESCRIPTIONS UNIFORMES RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES ¹
EN CE QUI CONCERNE LES ANCRAGES DE CEINTURES DE SÉCURITÉ

1. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent Règlement s'applique aux ancrages des ceintures de sécurité qui sont destinées aux occupants adultes des sièges, faisant face à l'avant, des véhicules des catégories M et N ^{1/}.

2. DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend

- 2.1. par "homologation du véhicule" l'homologation d'un type de véhicule équipé d'ancrages pour ceintures de sécurité de types donnés;
- 2.2. par "type de véhicule", les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, notamment sur les points suivants :
- dimensions, formes et matières des éléments de la structure du véhicule ou du siège auxquels les ancrages sont fixés;
- 2.3. par "ancrages de la ceinture", les parties de la structure du véhicule ou du siège ou toutes autres parties du véhicule auxquelles doivent être assujetties les ceintures;
- 2.4. par "ancrage effectif", le point utilisé pour déterminer conventionnellement, conformément aux dispositions du paragraphe 5.4., l'angle de chaque partie de la ceinture de sécurité par rapport au porteur, c'est-à-dire le point où une sangle devrait être fixée pour avoir une position identique à la position prévue de la ceinture lorsque celle-ci est utilisée, et qui peut correspondre ou non à l'ancrage réel, selon la configuration des pièces de fixation de la ceinture à l'endroit où celle-ci est fixée à l'ancrage.
- 2.4.1. Par exemple,
- 2.4.1.1. lorsqu'une ceinture de sécurité comporte une pièce rigide fixée à un ancrage inférieur, que celle-ci soit fixe ou libre de pivoter, l'ancrage effectif pour toutes les positions de réglage du siège est le point où la sangle est fixée à cette partie rigide;
- 2.4.1.2. lorsqu'il existe un renvoi fixé sur la structure du véhicule ou du siège, le point médian du renvoi à l'endroit où la sangle quitte celui-ci du côté du porteur de la ceinture est considéré comme ancrage effectif;
- 2.4.1.3. lorsque la ceinture relie directement le porteur à un rétracteur fixé à la structure du véhicule ou du siège sans renvoi

^{1/} Définis dans la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3, annexe 7, document TRANS/SC1/WP29/78/Amend.3).

intermédiaire, on prend comme ancrage effectif le point d'intersection de l'axe du rouleau d'enroulement de la sangle avec le plan passant par l'axe médian de la sangle sur le rouleau;

- 2.5. par "plancher", la partie inférieure de la carrosserie du véhicule reliant les psois latérales de celui-ci. Pris dans ce sens, le "plancher" comprend les nervures, reliefs emboutis et autres éléments de renforcement éventuels même s'ils sont au-dessous du plancher, par exemple les longerons et traverses;
- 2.6. par "siège", une structure faisant ou non partie intégrante de la structure du véhicule, y compris sa garniture, offrant une place assise pour un adulte, le terme désignant aussi bien un siège individuel que la partie d'une banquette correspondant à une place assise;
- 2.6.1. par "siège avant pour passager", tout siège où le "point H le plus avancé" du siège en question est situé dans le plan vertical transversal passant par le point R du conducteur, ou en avant de ce plan;
- 2.7. par "groupe de sièges", soit un siège du type banquette, soit des sièges séparés montés côte à côte (c'est-à-dire de telle façon que les ancrages avant d'un siège soient à l'alignement ou en avant des ancrages arrière d'un autre siège et à l'alignement ou en arrière des ancrages avant de ce même autre siège) et offrant une ou plusieurs places assises pour des adultes;
- 2.8. par "banquette", une structure complète avec sa garniture, offrant au moins deux places assises pour occupants adultes;
- 2.9. par "strapontin", un siège auxiliaire destiné à un usage occasionnel et tenu normalement replié;
- 2.10. par "type de siège", une catégorie de sièges ne présentant pas entre eux de différence sur des points essentiels tels que :
- 2.10.1. forme et dimensions de la structure du siège et matériaux dont elle est faite,
- 2.10.2. type et dimensions des systèmes de réglage et de tous les systèmes de verrouillage,
- 2.10.3. type et dimensions des ancrages de la ceinture sur le siège, de l'ancrage du siège et des parties entrant en ligne de compte de la structure du véhicule;
- 2.11. par "ancrage du siège", le système de fixation de l'ensemble du siège à la structure du véhicule, y compris les parties intéressées de la structure du véhicule;
- 2.12. par "système de réglage", le dispositif permettant de régler le siège ou ses parties pour une position assise de l'occupant adaptée à sa morphologie. Ce dispositif de réglage peut permettre notamment :
- 2.12.1. un déplacement longitudinal;

- 2.12.2. un déplacement en hauteur;
- 2.12.3. un déplacement angulaire;
- 2.13. par "système de déplacement", un dispositif permettant un déplacement ou une rotation sans position intermédiaire fixe du siège ou d'une de ses parties, pour faciliter l'accès à l'espace situé derrière le siège concerné;
- 2.14. par "système de verrouillage", un dispositif assurant le maintien, en toute position d'utilisation, du siège et de ses parties et comprenant des mécanismes pour le verrouillage du dossier par rapport au siège et du siège par rapport au véhicule.
3. DEMANDE D'HOMOLOGATION
- 3.1. La demande d'homologation d'un type de véhicule en ce qui concerne les ancrages de la ceinture est présentée par le constructeur du véhicule ou son représentant dûment accrédité.
- 3.2. Elle est accompagnée des pièces mentionnées ci-après, en triple exemplaire, et des indications suivantes :
- 3.2.1. dessins donnant une vue d'ensemble de la structure du véhicule à une échelle appropriée, avec l'indication des emplacements des ancrages et des ancrages effectifs (le cas échéant) et dessins détaillés des ancrages et des points d'ancrage;
- 3.2.2. indication de la nature des matériaux pouvant influencer sur la résistance des ancrages de la ceinture;
- 3.2.3. description technique des ancrages de la ceinture;
- 3.2.4. pour les ancrages de ceintures fixés à la structure du siège :
- 3.2.4.1. une description détaillée du type de véhicule en ce qui concerne la construction des sièges, de leurs ancrages et de leurs systèmes de réglage et de verrouillage;
- 3.2.4.2. des dessins des sièges, de leur ancrage sur le véhicule et de leurs systèmes de réglage et de verrouillage, à une échelle appropriée et suffisamment détaillée.
- 3.3. Il doit être présenté au service technique chargé des essais d'homologation, au gré du constructeur, soit un véhicule représentatif du type de véhicule à homologuer, soit les parties du véhicule considérées comme essentielles par ce service pour les essais des ancrages de la ceinture.
4. HOMOLOGATION
- 4.1. Si le véhicule présenté à l'homologation en application du présent Règlement satisfait aux prescriptions des paragraphes 5. et 6. du présent Règlement, 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) indiquent la série d'amendements contenant les modifications

techniques majeures les plus récentes apportées au Règlement à la date de délivrance de l'homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule, comme indiqué au paragraphe 2.2 ci-dessus.

- 4.3. L'homologation, l'extension, le refus ou le retrait de l'homologation ou l'arrêt définitif de la production d'un type de véhicule, en application du présent Règlement, est communiqué aux Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche conforme au modèle visé à l'annexe 1 du 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. d'un cercle à l'intérieur duquel est placée la lettre "E" suivie du numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation 2/;
- 4.4.2. du numéro du présent Règlement, placé à la droite du cercle prévu au paragraphe 4.4.1.
- 4.5. Si le véhicule est conforme à un type de véhicule homologué en application d'un autre (d'autres) Règlement(s) annexé(s) à l'Accord dans le même pays que celui qui a accordé l'homologation en application du présent Règlement, le symbole prévu au paragraphe 4.4.1 n'a pas à être répété; dans ce cas, les numéros et symboles additionnels de tous les Règlements pour lesquels l'homologation est accordée dans le pays ayant accordé l'homologation en application du présent Règlement doivent être rangés en colonnes verticales situées à droit du symbole prévu 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.

2/ 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 fédérative tchèque et slovaque, 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 et 22 pour la Fédération de Russie. 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.

- 4.8. L'annexe 2 du présent Règlement donne des exemples de la marque d'homologation.
5. SPECIFICATIONS
- 5.1. Désignations (voir annexe 3)
- 5.1.1. Le point H est un point de référence, tel qu'il est défini au paragraphe 2.3 de l'annexe 4 du présent Règlement, déterminé selon la procédure indiquée à ladite annexe.
- 5.1.1.1. Le point H' est le point de référence qui correspond au point H en 5.1.1 et qui est déterminé pour toutes les positions normales d'utilisation du siège.
- 5.1.1.2. Le point R est le point de référence d'un siège, tel qu'il est défini au paragraphe 2.4 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.1.2. Le système de référence à trois dimensions est défini dans l'appendice 2 de l'annexe 4 du présent Règlement.
- 5.1.3. Les points L_1 et L_2 sont les ancrages inférieurs effectifs.
- 5.1.4. Le point C est le point situé à 450 mm au-dessus et à la verticale du point R. Toutefois, si la distance S définie au paragraphe 5.1.6 n'est pas inférieure à 280 mm et si l'autre formule envisageable $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$ spécifiée au paragraphe 5.4.3.3 est retenue par le constructeur, la distance verticale entre C et R doit être de 500 mm.
- 5.1.5. Les angles $\alpha 1$ et $\alpha 2$ sont respectivement les angles formés par un plan horizontal et les plans perpendiculaires au plan longitudinal médian du véhicule et passant par le point H_1 et les points L_1 et L_2 .
- 5.1.6. S est la distance en millimètres entre les ancrages supérieurs effectifs et un plan de référence P, parallèle au plan médian longitudinal du véhicule, défini comme suit :
- 5.1.6.1. Si la place est bien définie par la forme du siège, le plan P est le plan médian de ce siège.
- 5.1.6.2. Si la place n'est pas bien définie :
- 5.1.6.2.1. le plan P relatif au conducteur est celui qui est parallèle au plan médian longitudinal du véhicule et qui passe verticalement par le centre du volant dans sa position moyenne s'il est réglable et pris dans le plan de la couronne du volant;
- 5.1.6.2.2. le plan P pour le passager de la place avant latérale est le symétrique du plan P du conducteur;
- 5.1.6.2.3. le plan P pour la place arrière latérale est celui qui est indiqué par le constructeur, sous réserve que soient respectées les limites ci-après de distance A entre le plan longitudinal médian du véhicule et le plan P :
- A est égal ou supérieur à 200 mm si la banquette est conçue pour deux passagers seulement;

A est égal ou supérieur à 300 mm si la banquette est conçue pour plus de deux passagers.

5.2. Spécifications générales

- 5.2.1. Les ancrages des ceintures de sécurité devront être conçus, construits et placés de façon :
- 5.2.1.1. à permettre l'installation d'une ceinture de sécurité appropriée. Les ancrages des places avant latérales doivent permettre l'utilisation de ceintures comportant un rétracteur et un renvoi eu égard en particulier aux caractéristiques de résistance des ancrages, à moins que le constructeur ne livre le véhicule équipé d'autres types de ceintures comportant des rétracteurs. Si les ancrages conviennent seulement pour certains types de ceintures, ces types doivent être indiqués sur la fiche visée au paragraphe 4.3 ci-dessus;
- 5.2.1.2. à réduire au minimum le risque de glissement de la ceinture lorsqu'elle est correctement portée;
- 5.2.1.3. à réduire au minimum le risque de détérioration de la sangle par contact avec des parties rigides tranchantes de la structure du véhicule ou du siège;
- 5.2.1.4. que, dans des conditions normales d'utilisation, le véhicule puisse satisfaire aux prescriptions du présent Règlement.
- 5.2.1.5. Lorsqu'il s'agit d'ancrages prenant différentes positions pour permettre aux personnes d'entrer dans le véhicule et pour maintenir les occupants, les spécifications du présent Règlement doivent s'appliquer aux ancrages dans leur position effective de maintien.

5.3. Nombre minimal d'ancrages de ceinture à prévoir

- 5.3.1. Tout véhicule des catégories M et N (à l'exception des véhicules de la catégorie M₂, de plus de 3,5 t, et de la catégorie M₃ qui comportent des places spécialement destinées à des voyageurs debout) doit être équipé d'ancrages de ceinture de sécurité conformes aux prescriptions du présent Règlement.
- 5.3.2. Le nombre minimal d'ancrages de ceinture de sécurité pour chacune des places assises faisant face à l'avant est celui qui est indiqué à l'annexe 6.
- 5.3.3. Toutefois, pour les places assises latérales, autres que les sièges avant, des véhicules de la catégorie M₁ qui sont indiquées à l'annexe 6 et désignées par le signe Ø, deux ancrages inférieurs sont autorisés lorsqu'il existe entre un siège et la paroi latérale du véhicule la plus proche un passage destiné à permettre aux voyageurs d'accéder à d'autres parties du véhicule.

Un espace entre un siège et la paroi latérale est considéré comme un passage lorsque, toutes les portes étant fermées, la distance entre ladite paroi latérale et un plan longitudinal vertical passant par la ligne médiane du siège considéré, mesurée à l'endroit du point R et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule est de plus de 500 mm.

- 5.3.4. Pour les places assises centrales avant indiquées à l'annexe 6 et désignées par le signe *, deux ancrages inférieurs sont considérés comme suffisants lorsque le pare-brise se trouve en dehors de la zone de référence définie à l'annexe 1 du Règlement No 21; s'il se trouve à l'intérieur de la zone de référence, trois ancrages sont nécessaires.

En ce qui concerne les ancrages de ceintures, le pare-brise est censé faire partie de la zone de référence lorsqu'il peut entrer en contact statique avec le dispositif d'essai selon la méthode décrite à l'annexe 1 du Règlement No 21.

- 5.3.5. Pour toutes les places assises indiquées à l'annexe 6 et désignées par le signe #, chaque place assise particulièrement exposée définie au paragraphe 5.3.6 doit être équipée de deux ancrages inférieurs.

- 5.3.6. Une "place assise particulièrement exposée" est une place où il n'y a pas d'"écran de protection" devant le siège dans l'espace compris :

- entre deux plans horizontaux, dont l'un passe par le point H et l'autre est situé à 400 mm au-dessus du précédent;
- entre deux plans verticaux longitudinaux symétriques par rapport au point H et distants entre eux de 400 mm;
- en arrière d'un plan vertical transversal distant du point H de 1,30 m.

Aux fins de la présente prescription, on appelle "écran de protection" une surface de résistance appropriée et ininterrompue, telle que si on projette géométriquement une sphère de 165 mm de diamètre suivant une direction horizontale longitudinale passant par un point quelconque de l'espace défini ci-dessus et par le centre de la sphère, il n'existe dans l'écran de protection aucune ouverture par laquelle on puisse faire passer la projection géométrique de la sphère.

Un siège est considéré comme une "place assise particulièrement exposée" lorsque les écrans de protection à l'intérieur de l'espace défini ci-dessus ont une surface cumulée inférieure à 800 cm².

- 5.3.7. Pour tout strapontin ainsi que pour toutes les places d'un véhicule quelconque qui ne sont pas visées par les paragraphes 5.3.1 à 5.3.5, il n'est pas prescrit d'ancrages. Toutefois, si le véhicule comporte des ancrages pour de telles places, lesdits ancrages doivent satisfaire aux dispositions du présent Règlement. Deux ancrages inférieurs suffisent dans ce cas.

- 5.4. Emplacement des ancrages de ceinture (voir annexe 3, fig. 1)

- 5.4.1. Généralités

- 5.4.1.1. Les ancrages d'une même ceinture peuvent soit être tous fixés à la structure du véhicule, à celle du siège ou à toute autre partie du véhicule, soit être répartis entre ces divers emplacements.

- 5.4.1.2. Un même ancrage peut recevoir les extrémités de deux ceintures adjacentes à condition que les prescriptions relatives aux essais soient remplies.
- 5.4.2. Emplacement des ancrages inférieurs effectifs
- 5.4.2.1. Sièges avant des véhicules de la catégorie M₁
- Dans les véhicules automobiles de la catégorie M₁, l'angle α_1 (du côté qui n'est pas celui de la boucle) doit être compris entre 30° et 80° et l'angle α_2 (côté de la boucle) doit être compris entre 45° et 80°. Ces deux prescriptions concernant les angles s'appliquent à toutes les positions de route normales des sièges avant. Quand au moins un des angles α_1 et α_2 est constant (par exemple lorsque l'ancrage est fixé au siège) dans toutes les positions normales d'utilisation, sa valeur doit être de 60° ± 10°. Dans le cas de sièges réglables pourvus d'un système de réglage défini au paragraphe 2.12., dont l'angle du dossier est inférieur à 20° (voir annexe 3, fig. 1), l'angle α_1 peut être inférieur à la valeur minimale (30°) spécifiée ci-dessus, à condition qu'il ne soit inférieur à 20° dans aucune des positions normales d'utilisation du siège.
- 5.4.2.2. Sièges arrière des véhicules de la catégorie M₁
- Dans les véhicules automobiles de la catégorie M₁, les angles α_1 et α_2 doivent être compris entre 30° et 80° pour tous les sièges arrière. Si les sièges arrière sont réglables, les angles ci-dessus s'appliquent à toutes les positions de route normales des sièges.
- 5.4.2.3. Sièges avant des véhicules de catégories autres que la catégorie M₁
- Dans les véhicules automobiles de catégories autres que la catégorie M₁, les angles α_1 et α_2 doivent être compris entre 30° et 80° pour toutes les positions de route normales des sièges avant. Quand au moins un des angles α_1 et α_2 est constant (par exemple lorsque l'ancrage est fixé au siège) dans toutes les positions normales d'utilisation des sièges avant de véhicules d'une masse maximale de 3,5 t, sa valeur doit être de 60° ± 10°.
- 5.4.2.4. Sièges arrière et sièges spéciaux avant ou arrière des véhicules de catégories autres que la catégorie M₁
- Dans les véhicules de catégories autres que la catégorie M₁, dans le cas des :
- banquettes,
 - sièges réglables (avant et arrière) pourvus du système de réglage défini au paragraphe 2.12., dont l'angle du dossier est inférieur à 20° (voir annexe 3, fig. 1), et
 - autres sièges arrière,

les angles α_1 et α_2 peuvent être compris entre 20° et 80° dans toutes les positions normales d'utilisation. Lorsque, s'agissant des sièges avant, au moins un des angles α_1 et α_2 est constant (par exemple, ancrage fixé au siège) dans toutes les positions normales d'utilisation de véhicules d'une masse maximale de 3,5 t, sa valeur doit être de $60^\circ \pm 10^\circ$.

5.4.2.5. La distance entre les deux plans verticaux parallèles au plan longitudinal médian du véhicule et passant par chacun des deux ancrages inférieurs effectifs (L_1 et L_2) d'une même ceinture ne doit pas être inférieure à 350 mm. Le plan longitudinal médian du siège doit passer entre les points L_1 et L_2 à au moins 120 mm de ces points.

5.4.3. Emplacement des ancrages supérieurs effectifs (voir annexe 3)

5.4.3.1. Si l'on utilise un guide de sangle ou un dispositif analogue qui a une incidence sur la position de l'ancrage effectif supérieur, on détermine celle-ci de façon conventionnelle en considérant la position de l'ancrage lorsque la ligne centrale longitudinale de la sangle passe par le point J_1 défini à partir du point R successivement par les trois segments suivants :

RZ : segment de la ligne de référence du tronc mesuré à partir du point R vers le haut d'une longueur de 530 mm;

ZX : segment perpendiculaire au plan médian longitudinal du véhicule, mesuré à partir du point Z en direction de l'ancrage et d'une longueur de 120 mm;

X J_1 : segment perpendiculaire au plan défini par les segments RZ et ZX, mesuré à partir du point X vers l'avant et d'une longueur de 60 mm.

Le point J_2 est déterminé par symétrie avec le point J_1 autour du plan longitudinal traversant à la verticale la ligne de référence du tronc définie au paragraphe 5.1.2. du mannequin placé dans le siège dont il s'agit.

Lorsque deux portes sont prévues pour accéder aux sièges avant et arrière et que l'ancrage supérieur est fixé au point "B", le système doit être conçu de façon à ne pas empêcher d'accéder au véhicule ou d'en sortir.

5.4.3.2. L'ancrage effectif supérieur doit se trouver au-dessous du plan FN perpendiculaire au plan médian longitudinal du siège et formant un angle de 65° avec la ligne de référence du tronc. Pour les sièges arrière, cet angle peut être ramené à 60° . Le plan FN doit être placé de façon à couper la ligne de référence en un point D tel que $DR = 315 \text{ mm} + 1,8 S$. Toutefois, si $S \leq 200 \text{ mm}$, DR devient = 675 mm.

5.4.3.3. L'ancrage effectif supérieur de la ceinture doit se trouver en arrière du plan FK perpendiculaire au plan médian longitudinal du siège et coupant la ligne de référence du tronc à un angle de 120° en un point B tel que $BR = 260 \text{ mm} + S$. Si $S \geq 280 \text{ mm}$, le constructeur peut utiliser à son gré $BR = 260 \text{ mm} + 0,8 S$.

- 5.4.3.4. La valeur de S ne doit pas être inférieure à 140 mm.
- 5.4.3.5. L'ancrage supérieur effectif doit être situé en arrière d'un plan vertical perpendiculaire au plan médian longitudinal du véhicule et passant par le point R comme le montre le schéma de l'annexe 3.
- 5.4.3.6. L'ancrage effectif supérieur de la ceinture doit être situé au-dessus du plan horizontal passant par le point C défini au paragraphe 5.1.4.
- 5.4.3.7. Outre l'ancrage supérieur indiqué au paragraphe 5.4.3.1., d'autres ancrages effectifs supérieurs peuvent être installés, s'il est satisfait à l'une des conditions ci-après :
- 5.4.3.7.1. Les ancrages supplémentaires sont conformes aux prescriptions des paragraphes 5.4.3.1. à 5.4.3.6.
- 5.4.3.7.2. Les ancrages supplémentaires peuvent être utilisés sans l'aide d'outils, sont conformes aux prescriptions des paragraphes 5.4.3.5. et 5.4.3.6. et se trouvent dans une des zones déterminées en déplaçant la zone délimitée dans la figure 1 de l'annexe 3 du présent Règlement de 80 mm vers le haut ou vers le bas dans le sens vertical.
- 5.4.3.7.3. L'ancrage ou les ancrages est (sont) destiné(s) à une ceinture à harnais, est (sont) conforme(s) aux prescriptions du paragraphe 5.4.3.6. s'il(s) se trouve(nt) en arrière du plan transversal passant par la ligne de référence et est (sont) situé(s) :
- 5.4.3.7.3.1. s'il y a un seul ancrage, dans la zone commune à deux dièdres délimités par les verticales passant par les points J_1 et J_2 définis au paragraphe 5.4.3.1. et dont les sections horizontales sont définies par la figure 2 de l'annexe 3 du présent Règlement.
- 5.4.3.7.3.2. s'il y a deux ancrages, dans celui des dièdres ci-dessus qui convient, à condition qu'aucun ancrage ne soit distant de plus de 50 mm de la place symétrique située en regard de l'autre ancrage autour du plan P défini au paragraphe 5.1.6., du siège considéré.
- 5.5. Résistance des ancrages
- 5.5.1. Chaque ancrage doit pouvoir résister aux essais prévus aux paragraphes 6.3. et 6.4. On peut admettre une déformation permanente, y compris une rupture, d'un ancrage ou de la zone qui l'entoure, à condition que la force prescrite ait été maintenue pendant la durée prévue. Au cours de l'essai, les distances minimales pour les ancrages inférieurs effectifs prescrites dans le paragraphe 5.4.3.5. et les exigences formulées dans le paragraphe 5.4.3.6. pour les ancrages supérieurs effectifs doivent être respectées.
- 5.5.2. Dans les véhicules où ces ancrages sont utilisés, les systèmes de déplacement et de verrouillage permettant aux occupants de tous les sièges de sortir du véhicule doivent encore pouvoir être actionnés à la main après l'arrêt de la force de traction.

5.6. Dimensions des trous taraudés d'ancrage

5.6.1. L'ancrage présente un trou taraudé de 7/16"-20 UNF-2B.

5.6.2. Si le constructeur a équipé le véhicule de ceintures de sécurité fixées à tous les ancrages prescrits pour le siège en question, il n'est pas nécessaire que ces ancrages soient conformes à la prescription du paragraphe 5.6.1., à condition qu'ils satisfassent aux autres dispositions du présent Règlement. En outre, la prescription du paragraphe 5.6.1. ne s'applique pas aux ancrages supplémentaires qui répondent à l'exigence définie au paragraphe 5.4.3.7.3.

5.6.3. Il doit être possible d'enlever la ceinture de sécurité de l'ancrage sans endommager ce dernier.

6. ESSAIS

6.1. Généralités

6.1.1. Sous réserve de l'application des dispositions du paragraphe 6.2. et conformément à la demande du constructeur,

6.1.1.1. les essais peuvent porter soit sur une structure de véhicule, soit sur un véhicule complètement fini,

6.1.1.2. les fenêtres et les portes peuvent être montées ou non et fermées ou non,

6.1.1.3. tout élément prévu normalement et susceptible de contribuer à la rigidité de la structure peut être monté.

6.1.2. Les sièges doivent être montés et placés dans la position de conduite ou d'utilisation choisie par le service technique chargé des essais d'homologation comme étant la plus défavorable du point de vue de la résistance du système. La position des sièges doit être indiquée dans le procès-verbal. Si son inclinaison est réglable, le dossier doit être verrouillé selon les indications du constructeur ou, en l'absence de ces indications, dans une position correspondant à un angle effectif du siège aussi proche que possible de 25° pour les véhicules des catégories M₁ et N₁ et de 15° pour les véhicules de toutes les autres catégories.

6.2. Fixation du véhicule

6.2.1. La méthode utilisée pour fixer le véhicule pendant l'essai ne doit pas avoir pour conséquence de renforcer les ancrages ou les zones d'ancrage, ou d'atténuer la déformation normale de la structure.

6.2.2. Un dispositif de fixation est considéré comme satisfaisant lorsqu'il n'exerce aucune action sur une zone s'étendant sur toute la largeur de la structure et si le véhicule ou la structure est bloqué ou fixé à l'avant à une distance d'au moins 500 mm de l'ancrage à essayer, et maintenu ou fixé à l'arrière à 300 mm au moins de cet ancrage.

- 6.2.3. Il est recommandé de faire reposer la structure sur des supports disposés approximativement à l'aplomb des axes des roues, ou si cela n'est pas possible, à l'aplomb des points de fixation de la suspension.
- 6.2.4. Si une méthode de fixation autre que celle prescrite aux paragraphes 6.2.1. à 6.2.3. du présent Règlement est utilisée, son équivalence doit être démontrée.
- 6.3. Prescriptions générales pour les essais
- 6.3.1. Tous les ancrages d'un même groupe de sièges doivent être essayés simultanément.
- 6.3.2. La force de traction doit être appliquée vers l'avant sous un angle de $10^\circ \pm 5^\circ$ au-dessus de l'horizontale dans un plan parallèle au plan longitudinal médian du véhicule.
- 6.3.3. La mise en charge doit être effectuée dans un délai aussi court que possible. Les ancrages devront résister à la charge spécifiée pendant 0,2 s au moins.
- 6.3.4. Les dispositifs de traction devant être utilisés pour les essais décrits au paragraphe 6.4. ci-dessous sont représentés à l'annexe 5.
- 6.3.5. Les ancrages des places comportant des ancrages supérieurs doivent être essayés dans les conditions suivantes :
- 6.3.5.1. Places latérales avant :
- Les ancrages doivent être soumis à l'essai prescrit au paragraphe 6.4.1. dans lequel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie d'une ceinture trois points comportant un rétracteur avec renvoi à l'ancrage supérieur.
- En outre, quand il y a plus d'ancrages que le nombre prescrit au paragraphe 5.3., ces ancrages doivent être soumis à l'essai prescrit au paragraphe 6.4.5. au cours duquel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie du type de ceinture de sécurité destiné à être fixé à ces ancrages.
- 6.3.5.1.1. Lorsque le rétracteur n'est pas fixé à l'ancrage latéral inférieur qui doit être prévu, ou lorsque le rétracteur est fixé à l'ancrage supérieur, les ancrages inférieurs doivent aussi être soumis à l'essai prescrit au paragraphe 6.4.3.
- 6.3.5.1.2. Dans le cas ci-dessus, les essais prescrits aux paragraphes 6.4.1. et 6.4.3. peuvent être effectués sur deux structures différentes à la demande du constructeur.
- 6.3.5.2. Places latérales arrière et toutes les places centrales :
- Les ancrages doivent être soumis à l'essai prescrit au paragraphe 6.4.2., dans lequel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie d'une ceinture trois points sans rétracteur, et à l'essai prescrit au

paragraphe 6.4.3., dans lequel les efforts sont transmis aux deux ancrages inférieurs au moyen d'un dispositif représentant la géométrie d'une ceinture sous-abdominale. Ces deux essais peuvent être effectués sur deux structures différentes à la demande du constructeur.

- 6.3.5.3. Lorsqu'un constructeur livre son véhicule équipé de ceintures de sécurité, les ancrages correspondants peuvent, à la demande du constructeur, être simplement soumis à un essai dans lequel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie du type de ceintures à fixer à ces ancrages.
- 6.3.6. Lorsqu'il n'existe pas d'ancrages supérieurs pour les places latérales et les places centrales, les ancrages inférieurs doivent être soumis à l'essai prescrit au paragraphe 6.4.3., dans lequel les efforts leur sont transmis au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie d'une ceinture sous-abdominale.
- 6.3.7. Si le véhicule est conçu pour recevoir d'autres dispositifs qui ne permettent pas de fixer directement les sangles aux ancrages sans utilisation de rouleaux intermédiaires, etc., ou qui nécessitent des ancrages additionnels à ceux visés au paragraphe 5.3., la ceinture ou un ensemble de câbles, rouleaux, etc., représentant l'équipement de la ceinture sont fixés par un tel dispositif aux ancrages sur le véhicule et les ancrages sont soumis aux essais prescrits au paragraphe 6.4. selon le cas.
- 6.3.8. On peut utiliser une méthode d'essai autre que celles prescrites au paragraphe 6.3., mais son équivalence doit être démontrée.
- 6.4. Prescriptions particulières pour les essais
- 6.4.1. Essai en configuration d'une ceinture trois points comprenant un rétracteur avec renvoi fixé à l'ancrage supérieur
- 6.4.1.1. Un renvoi spécial pour le câble ou la sangle ayant les caractéristiques voulues pour transmettre les efforts provenant du dispositif de traction, ou le renvoi fourni par le fabricant, sont montés aux ancrages supérieurs.
- 6.4.1.2. Une charge d'essai de $1\,350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, fig. 2) fixé aux ancrages de la ceinture, au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie de la sangle supérieure de torse de cette ceinture.
- Pour les véhicules des catégories autres que M_1 et N_1 , la charge d'essai doit être de $675 \pm 20 \text{ daN}$, sauf pour les véhicules des catégories M_3 et N_3 où elle doit être de $450 \pm 20 \text{ daN}$.
- 6.4.1.3. Simultanément, une force de traction de $1\,350 \text{ daN} \pm 20 \text{ daN}$ est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, figure 1) fixé aux deux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories autres que M_1 et N_1 , la charge d'essai doit être de $675 \pm 20 \text{ daN}$, sauf pour les

véhicules des catégories M₃ et N₃ où elle doit être de 450 ± 20 daN.

6.4.2. Essai en configuration d'une ceinture trois points sans rétracteur ou avec rétracteur à l'ancrage supérieur

- 6.4.2.1. On applique une charge d'essai de 1 350 daN ± 20 daN à un dispositif de traction (voir annexe 5, fig. 2) fixé à l'ancrage supérieur et à l'ancrage inférieur opposé de la même ceinture, en utilisant un rétracteur fixé à l'ancrage supérieur, si un tel dispositif est fourni par le constructeur.

Pour les véhicules des catégories autres que M₁ et N₁, la charge d'essai doit être de 675 ± 20 daN, sauf pour les véhicules des catégories M₃ et N₃ où elle doit être de 450 ± 20 daN.

- 6.4.2.2. Simultanément, une force de traction de 1 350 daN ± 20 daN est appliquée à une dispositif de traction (voir annexe 5, fig. 1) fixé aux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories autres que M₁ et N₁, la charge d'essai doit être de 675 ± 20 daN, sauf pour les véhicules des catégories M₃ et N₃ où elle doit être de 450 ± 20 daN.

6.4.3. Essai en configuration d'une ceinture sous-abdominale

Une charge d'essai de 2 225 daN ± 20 daN est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, fig. 1) fixé aux deux ancrages inférieurs.

Pour les véhicules des catégories autres que M₁ et N₁, la charge d'essai doit être de 1 110 ± 20 daN, sauf pour les véhicules des catégories M₃ et N₃ où elle doit être de 740 ± 20 daN.

6.4.4. Essai d'ancrages soit tous fixés à la structure du siège, soit répartis entre la structure du véhicule et la structure du siège

- 6.4.4.1. On effectue, selon le cas, les essais spécifiés aux paragraphes 6.4.1., 6.4.2. et 6.4.3. ci-dessus, en ajoutant pour chaque siège et pour chaque groupe de sièges, la force additionnelle indiquée ci-après.

- 6.4.4.2. En sus des forces indiquées aux paragraphes 6.4.1., 6.4.2. et 6.4.3. on applique au centre de gravité du siège une force longitudinale et horizontale égale à 20 fois la masse du siège complet.

Sur les véhicules des catégories M₂ et N₂, cette force doit être égale à 10 fois la masse du siège complet; pour les catégories M₃ et N₃, elle doit être égale à 6,6 fois la masse du siège complet.

6.4.5. Essai en configuration d'une ceinture de type spécial

- 6.4.5.1. Une charge d'essai de 1 350 ± 20 daN doit être appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, fig. 2) fixé aux ancrages

d'une ceinture de sécurité de ce type, au moyen d'un dispositif reproduisant la géométrie de la sangle ou des sangles supérieures de torse.

6.4.5.2. Simultanément, une force de traction de $1\ 350 \pm 20$ daN est appliquée à un dispositif de traction (voir annexe 5, fig. 3) fixé aux deux ancrages inférieurs.

6.4.5.3. Pour les véhicules des catégories autres que M_1 et N_1 , la charge d'essai doit être de 675 ± 20 daN, sauf pour les véhicules des catégories M_3 et N_3 où elle doit être de 450 ± 20 daN.

7. VERIFICATION APRES LES ESSAIS

Après les essais, on relève toute détérioration des ancrages et des structures ayant supporté la charge pendant les essais.

8. MODIFICATIONS ET EXTENSION DE L'HOMOLOGATION DU TYPE DE VEHICULE

8.1. Toute modification du type de véhicule est notifié au service administratif qui a homologué le type de véhicule. Ce service peut alors :

8.1.1. soit considérer que les modifications apportées ne risquent pas d'avoir des conséquences fâcheuses notables et qu'en tout cas ce véhicule satisfait encore aux prescriptions,

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

8.2. La confirmation de l'homologation ou le refus de l'homologation avec l'indication des modifications est notifié aux Parties à l'Accord appliquant le présent Règlement, conformément à la procédure indiquée au paragraphe 4.3. ci-dessus.

8.3. L'autorité compétente qui délivre la prorogation de l'homologation lui attribue un numéro de série qu'elle notifie aux autres Parties à l'Accord de 1958 qui appliquent le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1 du présent Règlement.

9. CONFORMITE DE LA PRODUCTION

9.1. Tout véhicule portant une marque d'homologation en application du présent Règlement doit être conforme au type homologué quant aux détails ayant une influence sur les caractéristiques des ancrages.

9.2. Afin de vérifier la conformité exigée au paragraphe 9.1. ci-dessus, on procède à un nombre suffisant de contrôles par sondage sur les véhicules de série portant la marque d'homologation en application du présent Règlement.

9.3. En règle générale, ces vérifications se limitent à des mesures dimensionnelles; toutefois, si cela est nécessaire, les véhicules sont soumis à certains essais décrits au paragraphe 6. ci-dessus, choisis par le service technique chargé des essais d'homologation.

10. SANCTIONS POUR NON-CONFORMITE DE LA PRODUCTION

10.1 L'homologation délivrée pour un type de véhicule en application du présent Règlement peut être retirée si la condition énoncée au paragraphe 9.1. ci-dessus n'est pas respectée ou si ses ancrages ne subissent pas avec succès les vérifications prévues au paragraphe 9 ci-dessus.

10.2 Au cas où une Partie à l'Accord appliquant le présent Règlement retirerait une homologation qu'elle a précédemment accordée, elle en informera aussitôt les autres Parties contractantes appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle figurant à l'annexe 1 du présent Règlement.

11. MODE D'EMPLOI

Les autorités nationales peuvent imposer aux constructeurs des automobiles qu'elles immatriculent d'indiquer d'une façon claire dans le mode d'emploi du véhicule

11.1. l'emplacement des ancrages,

11.2. les types de ceintures pour lesquels les ancrages sont prévus (voir annexe 1, point 5).

12. ARRÊT DEFINITIF DE LA PRODUCTION

Si le titulaire d'une homologation arrête définitivement la fabrication d'un type de casque ou d'écran homologué conformément au présent Règlement, il en informe l'autorité qui a délivré l'homologation, laquelle à son tour le notifie aux autres parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement, au moyen d'une fiche de communication conforme au modèle visé à l'annexe 1A ou 1B du présent Règlement.

13. NOMS ET ADRESSES DES SERVICES TECHNIQUES CHARGES DES ESSAIS D'HOMOLOGATION ET DES SERVICES ADMINISTRATIFS

Les Parties à l'Accord de 1958 appliquant le présent Règlement communiquent au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies les noms et adresses des services techniques responsables des essais d'homologation et des services administratifs qui délivrent l'homologation et auxquels doivent être envoyés les fiches d'homologation et de refus, d'extension ou de retrait d'homologation émises dans les autres pays.

14. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

14.1. A compter de la date d'entrée en vigueur du présent Règlement tel que modifié par la série 03 d'amendements, aucune Partie contractante ne doit refuser d'accorder l'homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.

- 14.2. A compter du 1er juillet 1992, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accordent des homologations que si le type de véhicule homologué satisfait aux exigences du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 03 d'amendements.
- 14.3. A compter du 1er juillet 1997, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser de reconnaître des homologations qui n'ont pas été accordées conformément à la série 03 d'amendements au présent Règlement.

Annexe 1

COMMUNICATION



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

de : Nom de l'administration
.....
.....
.....

concernant : 2/ DELIVRANCE D'UNE HOMOLOGATION
EXTENSION D'HOMOLOGATION
REFUS D'HOMOLOGATION
RETRAIT D'HOMOLOGATION
ARRET DEFINITIF DE LA PRODUCTION

d'un type de véhicule en ce qui concerne les ancrages de
ceintures de sécurité, en application du Règlement No 14
No d'homologation : Extension No :

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule à moteur
 2. Type du véhicule
 3. Nom et adresse du constructeur
 4. Le cas échéant, nom et adresse du représentant du constructeur
-

5. Désignation des types de ceintures et de rétracteurs qu'il est autorisé de fixer aux ancrages dont est équipé le véhicule :

		Ancrage fixé #/	
		à la structure du véhicule	à la structure du siège
A v a n t	Siège droit	(ancrages inférieurs (extérieur) (ancrage supérieur (intérieur)	
	Siège central	(ancrages inférieurs (droit) (ancrage supérieur (gauche)	
	Siège gauche	(ancrages inférieurs (extérieur) (ancrage supérieur (intérieur)	
A r r i è r e	Siège droit	(ancrages inférieurs (extérieur) (ancrage supérieur (intérieur)	
	Siège central	(ancrages inférieurs (droit) (ancrage supérieur (gauche)	
	Siège gauche	(ancrages inférieurs (extérieur) (ancrage supérieur (intérieur)	

#/ Inscire dans la case appropriée la (ou les) lettre(s) suivante(s) :

- "A" pour une ceinture trois points,
- "B" pour une ceinture sous-abdominale,
- "S" pour une ceinture de type spécial; dans ce cas, préciser le type dans les "Observations",
- "Ar", "Br" ou "Sr" pour les ceintures pourvues de rétracteurs,
- "Ae", "Be" ou "Se" pour les ceintures pourvues d'un dispositif d'absorption d'énergie,
- "Are", "Bre" ou "Sre" pour les ceintures pourvues de rétracteurs et de dispositifs d'absorption d'énergie sur au moins un ancrage.

- Observations :**
-
- 6.3/ Description des sièges
- 7.3/ Description des systèmes de réglage, de déplacement et de verrouillage du siège ou de ses parties
- 8.3/ Description de l'ancrage du siège
9. Description du type particulier de ceinture requis dans le cas d'un ancrage fixé à la structure du siège ou comportant un dispositif de dispersion de l'énergie
10. Véhicule présenté à l'homologation le

11. Service technique responsable des essais d'homologation
12. Date du procès-verbal délivré par ce service.....
13. Numéro du procès-verbal délivré par ce service
14. L'homologation est accordée/prorogée/refusée/retirée 2/
15. Emplacement, sur le véhicule, de la marque d'homologation
16. Lieu
17. Date
18. Signature
19. Les pièces suivantes déposées auprès du service administratif qui a accordé l'homologation peuvent être consultées sur demande et sont annexées à la présente communication :
- ... dessins, schémas et plans des ancrages de la ceinture et de la structure du véhicule;
- ... photographies des ancrages de la ceinture et de la structure du véhicule;
- ... dessins, schémas et plans des sièges, de leur ancrage au véhicule, des systèmes de réglage et de déplacement des sièges et de leurs parties et des systèmes de verrouillage 3/;
- ... photographies des sièges, de leur ancrage, des systèmes de réglage et de déplacement des sièges et de leurs parties et des systèmes de verrouillage 3/.

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

2/ Biffer la mention qui ne convient pas.

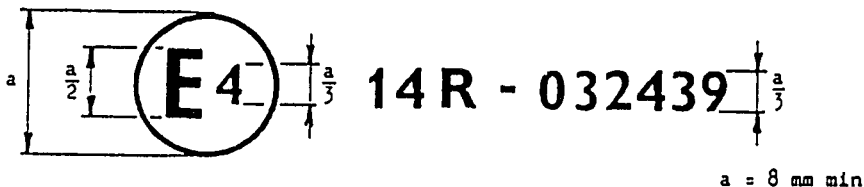
3/ Seulement si l'ancrage est situé sur le siège ou si la sangle de la ceinture s'appuie sur le siège.

Annexe 2

SCHEMAS DE LA MARQUE D'HOMOLOGATION

Modèle A

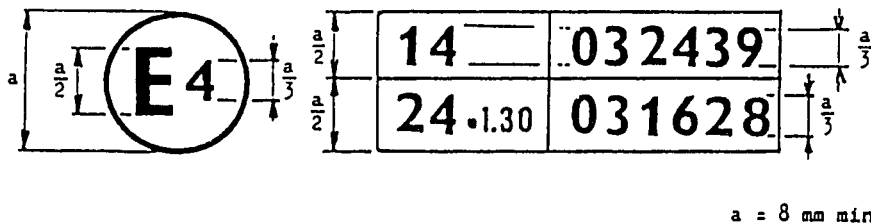
(voir paragraphe 4.4. du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que le type de ce véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E4), en ce qui concerne les ancrages de ceinture de sécurité, en application du Règlement No 14, sous le numéro 032439. Les deux premiers chiffres du numéro d'homologation signifient que le Règlement No 14 comprenait déjà la série 03 d'amendements lorsque l'homologation a été délivrée.

Modèle B

(voir 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 (E4), en application des Règlements Nos 14 et 24 ^{*}/. (Dans le cas de ce dernier Règlement, la valeur corrigée du coefficient d'absorption est 1,30 m⁻¹.). Les numéros d'homologation signifient qu'aux dates où ces homologations ont été délivrées, les Règlements Nos 14 et 24 comprenaient les séries 03 d'amendements.

^{*}/ Le deuxième numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

Annexe 3

EMPLACEMENT DES ANCRAGES EFFECTIFS

Figure 1. Zones d'emplacement des ancrages effectifs

DR : 315 - 1,3 S
 3R : 260 - S
 sauf indication
 contraire aux
 paragraphes 5.4.3.2., 5.4.3.3.
 et 5.4.3.5. du Règlement

Zone autorisée pour
 ancrages supplémentaires
 selon le paragraphe
 5.4.3.7.2. du
 Règlement

Ligne de référence
 du tronc (conformément
 au paragraphe 2.5. de
 l'annexe 4 du présent
 règlement)

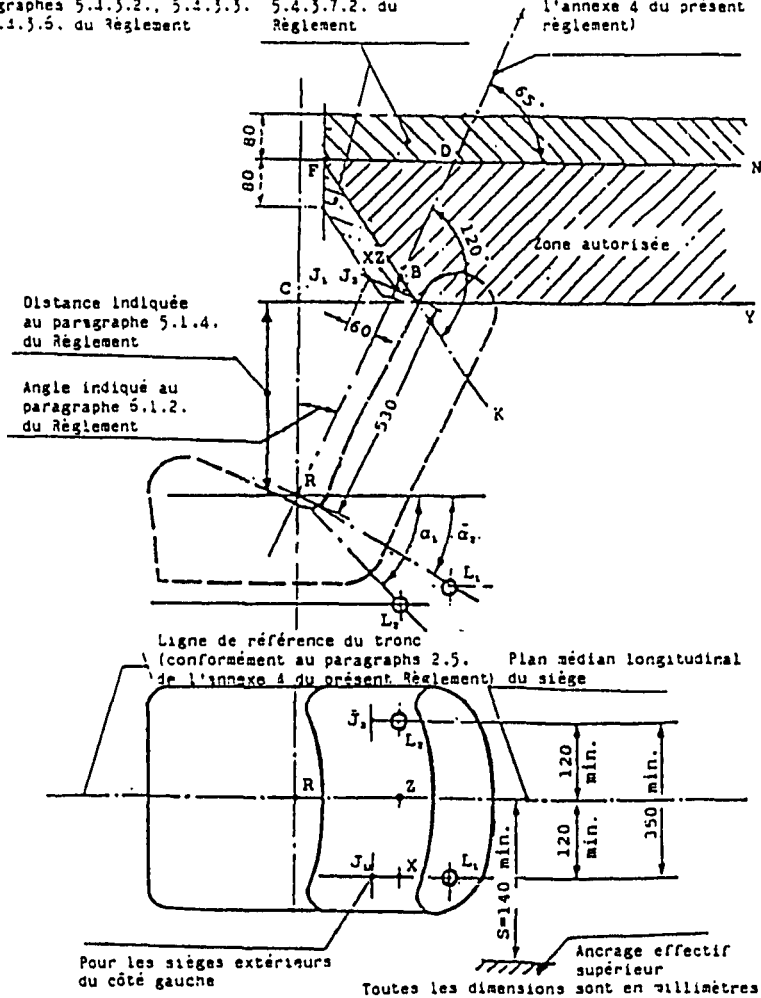
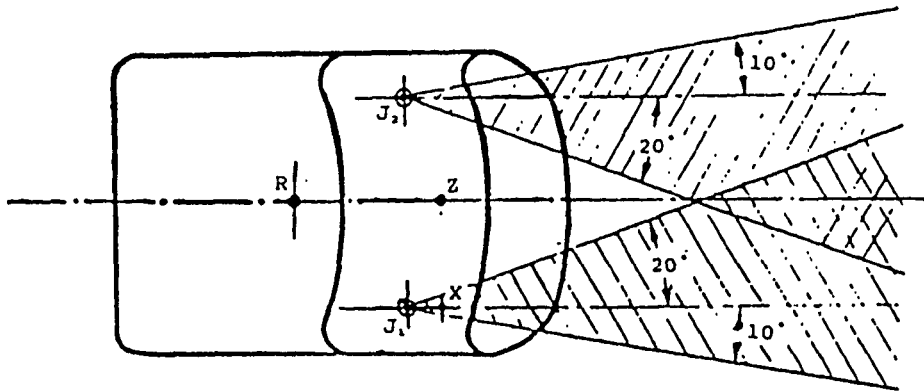


Figure 2. ANCRAGES EFFECTIFS SUPERIEURS conformes au paragraphe 5.4.3.7.3. du Règlement



Annexe 4PROCEDURE DE DETERMINATION DU POINT H ET DE L'ANGLE REEL DE TORSE
POUR LES PLACES ASSISES DES VEHICULES AUTOMOBILES

1. OBJET

La procédure décrite dans la présente annexe sert à établir la position du point H et l'angle réel de torse pour une ou plusieurs places assises d'un véhicule automobile et à vérifier la relation entre les paramètres mesurés et les données de construction fournies par le constructeur du véhicule 1/.

2. DEFINITIONS

Au sens de la présente annexe, on entend par :

- 2.1. "Paramètre de référence", une ou plusieurs des caractéristiques suivantes d'une place assise :
- 2.1.1. le point H et le point R, ainsi que la relation qui les lie;
- 2.1.2. l'angle réel de torse et l'angle prévu de torse, ainsi que la relation qui les lie.
- 2.2. "Machine tridimensionnelle point H" (machine 3-D H), le dispositif utilisé pour la détermination du point H et de l'angle réel de torse. Ce dispositif est décrit à l'appendice 1 de la présente annexe.
- 2.3. "Point H", le centre de pivotement entre le torse et la cuisse de la machine 3-D H installée sur un siège de véhicule suivant la procédure décrite au paragraphe 4 ci-après. Le point H est situé au milieu de l'axe du dispositif qui relie les boutons de visée du point H de chaque côté de la machine 3-D H. Le point H correspond théoriquement au point R (pour les tolérances, voir paragraphe 3.2.2. ci-dessous). Une fois déterminé suivant la procédure décrite au paragraphe 4, le point H est considéré comme fixe par rapport à la structure de l'assise du siège et comme accompagnant celle-ci lorsqu'elle se déplace.
- 2.4. "Point R" ou "point de référence de place assise", un point défini sur les plans du constructeur pour chaque place assise et repéré par rapport au système de référence à trois dimensions.
- 2.5. "Ligne de torse", l'axe de la tige de la machine 3-D H lorsque la tige est totalement en appui vers l'arrière.
- 2.6. "Angle réel de torse", l'angle mesuré entre la ligne verticale passant par le point H et la ligne de torse, mesuré à l'aide du secteur d'angle du dos de la machine 3-D H. L'angle réel de torse

1/ Pour toute position assise autre que les sièges avant, lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le point H en utilisant la machine tridimensionnelle ou d'autres procédures, les autorités compétentes peuvent, si elles le jugent approprié, prendre comme référence le point R indiqué par le constructeur.

correspond théoriquement à l'angle prévu de torse (pour les tolérances voir paragraphe 3.2.2. ci-dessous).

- 2.7. "Angle prévu de torse", l'angle mesuré entre la ligne verticale passant par le point R et la ligne de torse dans la position du dossier prévue par le constructeur du véhicule.
- 2.8. "Plan médian de l'occupant" (PMO), le plan médian de la machine 3-D H positionnée à chaque place assise désignée; il est représenté par la coordonnée du point H sur l'axe Y. Pour les sièges individuels, le plan médian du siège coïncide avec le plan médian de l'occupant. Pour les autres sièges, le plan médian est spécifié par le constructeur.
- 2.9. "Système de référence à trois dimensions", le système décrit dans l'appendice 2 à la présente annexe.
- 2.10. "Points repères", des repères matériels définis par le constructeur sur la surface du véhicule (trous, surfaces, marques ou entailles).
- 2.11. "Assiette du véhicule pour la mesure", la position du véhicule définie par les coordonnées des points repères dans le système de référence à trois dimensions.

3. PRESCRIPTIONS

3.1. Présentation des résultats

Pour toute place assise dont les paramètres de référence servent à démontrer la conformité aux dispositions du présent Règlement, la totalité ou une sélection appropriée des paramètres suivants est présentée sous la forme indiquée dans l'appendice 3 à la présente annexe :

- 3.1.1. les coordonnées du point R par rapport au système de référence à trois dimensions;
- 3.1.2. l'angle prévu de torse;
- 3.1.3. toutes indications nécessaires au réglage du siège (s'il est réglable) à la position de mesure définie au paragraphe 4.3. ci-après;
- 3.2. Relations entre les mesures obtenues et les caractéristiques de conception
 - 3.2.1. Les coordonnées du point H et la valeur de l'angle réel de torse, obtenues selon la procédure définie au paragraphe 4 ci-après, sont comparées respectivement aux coordonnées du point R et à la valeur de l'angle prévu de torse telles qu'indiquées par le constructeur du véhicule.
 - 3.2.2. Les positions relatives du point R et du point H et l'écart entre l'angle prévu de torse et l'angle réel de torse sont jugés satisfaisants pour la place assise en question si le point H, tel que défini par ses coordonnées, se trouve à l'intérieur d'un carré de 50 mm de côté dont les côtés sont horizontaux et verticaux, et dont les diagonales se coupent au point R, et d'autre part

si l'angle réel de torse ne diffère pas de plus de 5° de l'angle prévu de torse.

- 3.2.3. Si ces conditions sont remplies, le point R et l'angle prévu de torse sont utilisés pour établir la conformité aux dispositions du présent Règlement.
- 3.2.4. Si le point H ou l'angle réel de torse ne répond pas aux prescriptions du paragraphe 3.2.2. ci-dessus, le point H et l'angle réel de torse doivent être déterminés encore deux fois (trois fois en tout). Si les résultats de deux de ces trois opérations satisfont aux prescriptions, les dispositions du paragraphe 3.2.3. ci-dessus sont appliquées.
- 3.2.5. Si, après les trois opérations de mesure définies au paragraphe 3.2.4. ci-dessus, deux résultats au moins ne correspondent pas aux prescriptions du paragraphes 3.2.2. ci-dessus, ou si la vérification ne peut avoir lieu parce que le constructeur du véhicule n'a pas fourni les informations concernant la position du point R ou l'angle prévu de torse, le barycentre des trois points obtenus ou la moyenne des trois angles mesurés doit être utilisé à titre de référence chaque fois qu'il est fait appel, dans le présent Règlement, au point R ou à l'angle prévu de torse.

4. PROCEDURE DE DETERMINATION DU POINT H ET DE L'ANGLE REEL DE TORSE

- 4.1. Le véhicule doit être préconditionné à une température de 20 ± 10 °C, au choix du constructeur, afin que le matériau du siège atteigne la température de la pièce. Si le siège n'a jamais été utilisé, une personne ou un dispositif pesant 70 à 80 kg doit y être assis à deux reprises pendant une minute afin de fléchir le coussin et le dossier. Si le constructeur le demande, tous les ensembles de sièges doivent rester déchargés durant au moins 30 min avant l'installation de la machine 3-D H.
- 4.2. Le véhicule doit avoir l'assiette définie pour la mesure au paragraphe 2.11. ci-dessus.
- 4.3. Le siège, s'il est réglable, doit d'abord être réglé à la position normale de conduite ou d'utilisation la plus reculée telle que la spécifie le constructeur en fonction du seul réglage longitudinal du siège, à l'exclusion de la course de siège utilisée dans d'autres cas que la conduite ou l'utilisation normale. Dans le cas où le siège possède en outre d'autres réglages (vertical, angulaire, de dossier, etc.), ceux-ci sont ensuite réglés à la position spécifiée par le constructeur. D'autre part, pour un siège suspendu, la position verticale doit être fixée rigidement et correspondre à une position normale de conduite telle que la spécifie le constructeur.
- 4.4. La surface de la place assise occupée par la machine 3-D H doit être recouverte d'une étoffe de mousseline de coton d'une taille suffisante et d'une texture appropriée définie comme une toile de coton uniforme de 18,9 fils/cm² pesant 0,228 kg/m² ou d'une étoffe tricotée ou non tissée présentant des caractéristiques équivalentes. Si l'essai a lieu hors du véhicule, le plancher sur lequel le siège est disposé doit avoir les mêmes caractéristiques

essentielles ^{2/} que le plancher du véhicule dans lequel le siège doit être utilisé.

- 4.5. Placer l'ensemble assise-dos de la machine 3-D H de façon que le plan médian de l'occupant (PMO) coïncide avec le plan médian de la machine 3-D H. À la demande du constructeur, la machine 3-D H peut être décalée vers l'intérieur par rapport au PMO prévu si la machine 3-D H est placée trop à l'extérieur et que le bord du siège ne permet pas sa mise à niveau.
- 4.6. Attacher les ensembles pieds et éléments inférieurs de jambes à l'assise de la machine, soit séparément, soit en utilisant l'ensemble barre en T et éléments inférieurs de jambes. La droite passant par les boutons de visée du point H doit être parallèle au sol et perpendiculaire au plan médian longitudinal du siège.
- 4.7. Régler les pieds et les jambes de la machine 3-D H comme suit :
- 4.7.1. Sièges du conducteur et du passager avant extérieur
- 4.7.1.1. Les deux ensembles jambe-pied doivent être avancés de telle façon que les pieds prennent des positions naturelles sur le plancher, entre les pédales si nécessaires. Le pied gauche est positionné autant que possible de façon que les deux pieds soient situés approximativement à la même distance du plan médian de la machine 3-D H. Le niveau vérifiant l'orientation transversale de la machine 3-D H est ramené à l'horizontale en réajustant l'assise de la machine si nécessaire, ou en ajustant l'ensemble jambe-pied vers l'arrière. La droite passant par les boutons de visée du point H doit rester perpendiculaire au plan médian longitudinal du siège.
- 4.7.1.2. Si la jambe gauche ne peut pas être maintenue parallèle à la jambe droite, et si le pied gauche ne peut pas être supporté par la structure, déplacer le pied gauche jusqu'à ce qu'il trouve un support. L'alignement des boutons de visée doit être maintenu.
- 4.7.2. Sièges arrière extérieurs
- En ce qui concerne les sièges arrière ou auxiliaires, les jambes sont réglées selon les données du constructeur. Si dans ce cas les pieds reposent sur des parties du plancher qui sont à des niveaux différents, le premier pied venant en contact avec le siège avant doit servir de référence et l'autre pied doit être placé de telle façon que le niveau donnant l'orientation transversale du siège du dispositif indique l'horizontale.
- 4.7.3. Autres sièges
- Utiliser la procédure générale décrite au paragraphe 4.7.1 ci-dessus, sauf que les pieds sont disposés selon les indications du constructeur.
- 4.8. Mettre en place les masses de cuisse et masses de jambe inférieure et mettre à niveau la machine 3-D H.

^{2/} Angle d'inclinaison, différence de hauteur avec montage sur socle, texture superficielle, etc.

- 4.9. Incliner l'élément de dos en avant contre la butée avant et éloigner du siège la machine 3-D H en utilisant la barre en T. Repositionner la machine sur le siège à l'aide de l'une des méthodes suivantes :
- 4.9.1. Si la machine 3-D H a tendance à glisser vers l'arrière, utiliser la procédure suivante : faire glisser la machine 3-D H vers l'arrière jusqu'à ce qu'aucune charge horizontale vers l'avant sur la barre en T ne soit nécessaire pour empêcher le mouvement, c'est-à-dire jusqu'à ce que l'assise de la machine touche le dossier. S'il le faut, repositionner la jambe inférieure.
- 4.9.2. Si la machine 3-D H n'a pas tendance à glisser vers l'arrière, utiliser la procédure suivante : faire glisser la machine 3-D H en exerçant sur la barre en T une charge horizontale dirigée vers l'arrière jusqu'à ce que l'assise de la machine entre en contact avec le dossier (voir fig. 2 de l'appendice 1 de la présente annexe).
- 4.10. Appliquer une charge de 100 ± 10 N à l'ensemble assise-dos de la machine 3-D H à l'intersection des secteurs circulaires de hanche et du logement de la barre en T. La direction de la charge doit être maintenue confondue avec une ligne passant par l'intersection ci-dessus et un point situé juste au-dessus du logement de la barre de cuisse (voir la figure 2 de l'appendice 1 de la présente annexe). Reposer ensuite avec précaution le dos de la machine sur le dossier du siège. Prendre des précautions dans la suite de la procédure pour éviter que la machine 3-D H ne glisse vers l'avant.
- 4.11. Disposer les masses de fesses droite et gauche et ensuite, alternativement les huit masses de torse. Maintenir la machine 3-D H de niveau.
- 4.12. Incliner l'élément de dos de la machine 3-D H vers l'avant pour supprimer la contrainte sur le dossier du siège. Balancer la machine 3-D H d'un côté à l'autre sur un arc de 10° (5° de chaque côté du plan médian vertical) durant trois cycles complets afin de supprimer toute tension entre la machine 3-D H et le siège.

Durant ce balancement, la barre en T de la machine 3-D H peut avoir tendance à s'écarter des alignements verticaux et horizontaux spécifiés. Cette barre en T doit donc être freinée par l'application d'une charge latérale appropriée durant les mouvements de bascule. En tenant la barre en T et en faisant tourner la machine 3-D H, s'assurer qu'aucune charge extérieure verticale ou d'avant en arrière n'est appliquée par inadvertance.

Les pieds de la machine 3-D H ne doivent pas être freinés ou maintenus à ce stade. Si les pieds changent de position, les laisser dans leur attitude à ce moment.

Reposer l'élément de dos de la machine avec précaution sur le dossier du siège et vérifier les deux niveaux à alcool. Par suite du mouvement des pieds durant le balancement de la machine 3-D H, ceux-ci doivent être repositionnés comme suit :

Relever alternativement chaque pied de la quantité minimale nécessaire pour éviter tout mouvement additionnel du pied. Durant cette opération, les pieds doivent être libres en rotation; de plus, aucune charge latérale ou vers l'avant ne doit être appliquée. Quand chaque pied est replacé dans la position basse, le talon doit être au contact de la structure prévue à cet effet.

Vérifier le niveau latéral à alcool; si nécessaire, exercer une force latérale suffisante sur le haut du dos pour mettre à niveau l'assise de la machine 3-D H sur le siège.

- 4.13. En maintenant la barre en T afin d'empêcher la machine 3-D H de glisser vers l'avant sur le coussin du siège, procéder comme suit :
- a) ramener l'élément de dos de la machine sur le dossier du siège;
 - b) appliquer à diverses reprises une charge horizontale inférieure ou égale à 25 N vers l'arrière sur la barre d'angle du dos à une hauteur correspondant approximativement au centre des masses de torse jusqu'à ce que le secteur circulaire d'angle de la hanche indique qu'une position stable est obtenue après avoir relâché la charge. Prendre bien soin de s'assurer qu'aucune charge extérieure latérale ou vers le bas ne s'applique sur la machine 3-D H. Si un nouveau réglage de niveau de la machine 3-D H est nécessaire, basculer vers l'avant l'élément de dos de la machine, remettre à niveau et recommencer la procédure depuis le paragraphe 4.12.
- 4.14. Prendre toutes les mesures :
- 4.14.1. Les coordonnées du point H sont mesurées dans le système de référence à trois dimensions.
 - 4.14.2. L'angle réel de torse est lu sur le secteur d'angle du dos de la machine 3-D H lorsque la tige est placée en appui vers l'arrière.
- 4.15. Si l'on désire procéder à une nouvelle installation de la machine 3-D H, l'ensemble du siège doit rester non chargé durant une période d'au moins 30 min avant la réinstallation. La machine 3-D H ne doit rester chargée sur le siège que le temps nécessaire à la conduite de l'essai.
- 4.16. Si les sièges d'une même rangée peuvent être considérés comme similaires (banquette, sièges identiques, etc.), on détermine un seul point H et un seul angle réel de torse par rangée de sièges, la machine 3-D H décrite à l'appendice 1 de la présente annexe étant disposée en position assise à une place considérée comme représentative de la rangée. Cette place sera :
- 4.16.1. Pour la rangée avant, la place du conducteur,
 - 4.16.2. Pour la rangée ou les rangées arrière, une place extérieure.

Annexe 4 - Appendice 1DESCRIPTION DE LA MACHINE TRIDIMENSIONNELLE POINT H ^{*}/

(Machine 3-D H)

1. Éléments de dos et d'assise

Les éléments de dos et d'assise sont construits en matière plastique armée et en métal; ils simulent le torse humain et les cuisses et sont articulés mécaniquement au point H. Un secteur circulaire est fixé à la tige articulée au point H pour mesurer l'angle réel de torse. Une barre de cuisse ajustable, attachée à l'assise de la machine, établit la ligne médiane de cuisse et sert de ligne de référence pour le secteur circulaire de l'angle de la hanche.

2. Éléments de corps et de jambe

Les éléments inférieurs de jambe sont reliés à l'assise de la machine au niveau de la barre en T joignant les genoux, qui est elle-même l'extension latérale de la barre de cuisses ajustables. Des secteurs circulaires sont incorporés aux éléments inférieurs de jambes afin de mesurer l'angle des genoux. Les ensembles pied-chaussure sont gradués pour mesurer l'angle du pied. Deux niveaux à alcool permettent d'orienter le dispositif dans l'espace. Des éléments de masses du corps sont placés aux différents centres de gravité correspondants en vue de réaliser une pénétration de siège équivalant à celle d'un homme adulte de 75 kg. Il est nécessaire de vérifier que toutes les articulations de la machine 3-D H tournent librement et sans frottement notable.

^{*}/ Pour tous renseignements sur la machine 3-D H, s'adresser à la Société des ingénieurs de l'automobile (SAE), 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096, Etats-Unis d'Amérique.

Cette machine correspond à celle décrite dans la norme ISO 6549-1980.

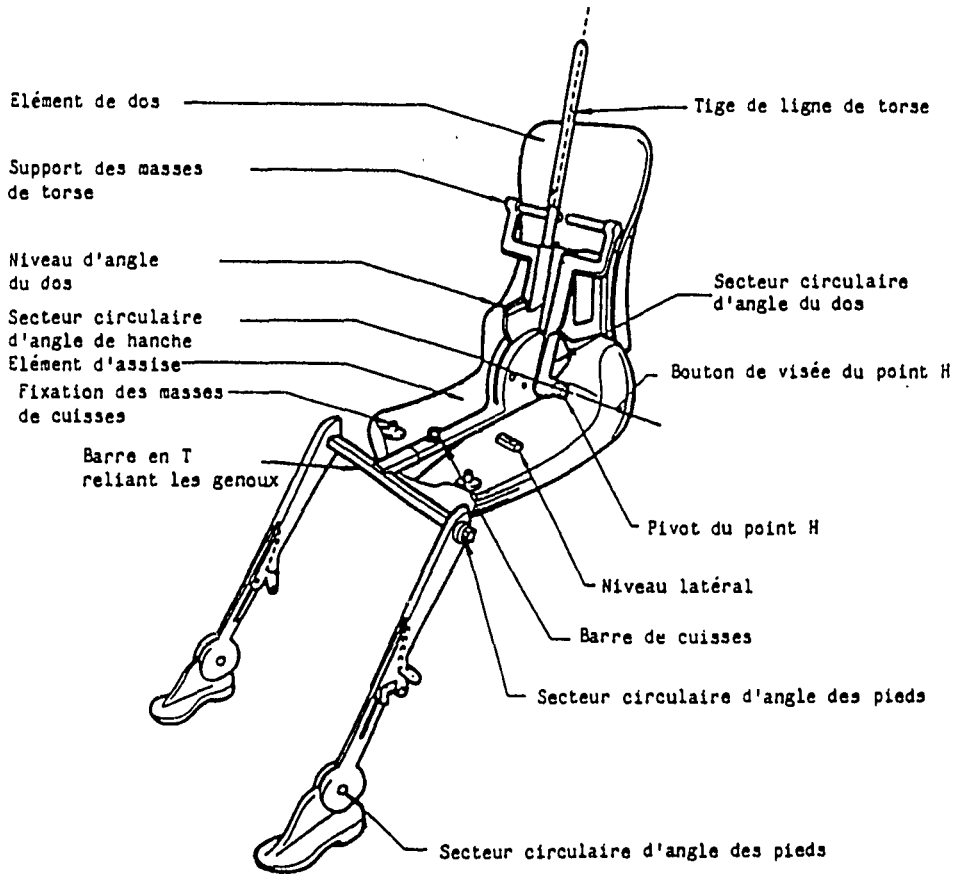


Figure 1. Désignation des éléments de la machine 3-D H

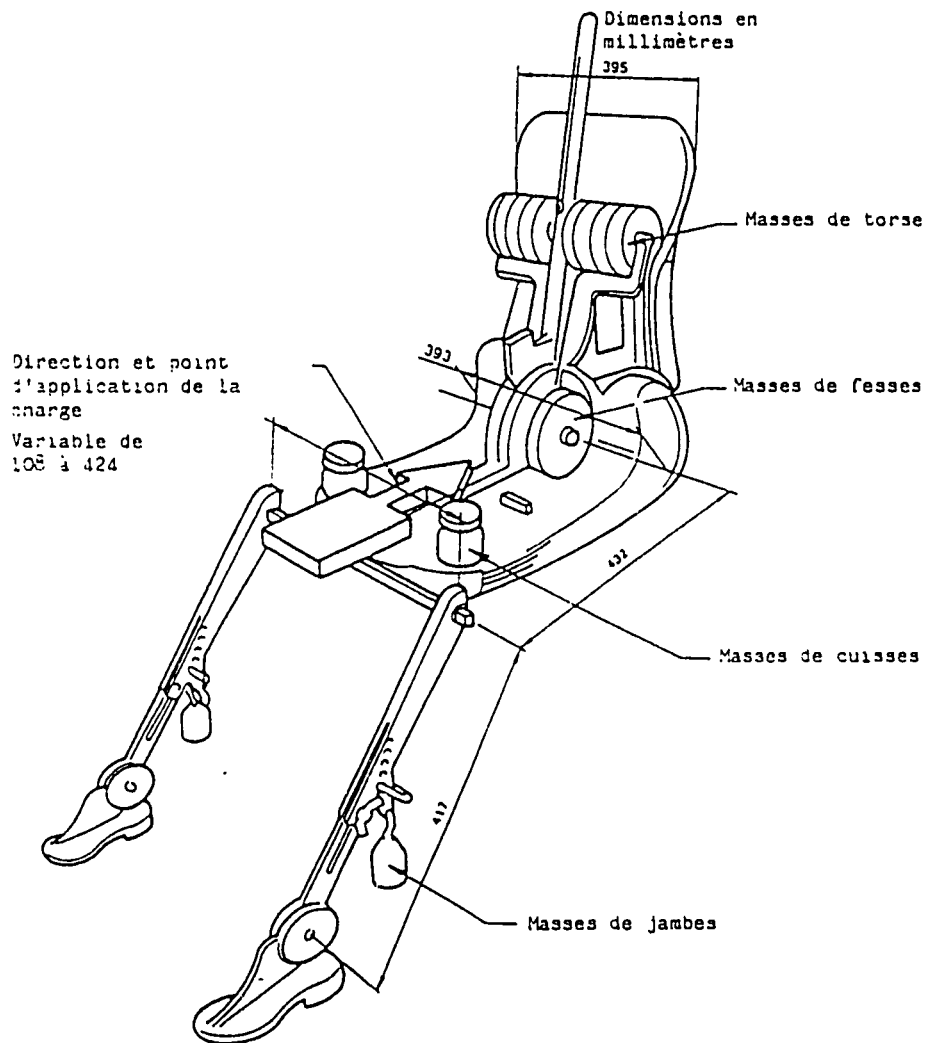


Figure 2. Dimensions des éléments de la machine 3-D H et emplacement des masses

Annexe 4 - Appendice 2

SYSTEME DE REFERENCE A TROIS DIMENSIONS

1. Le système de référence à trois dimensions est défini par trois plans orthogonaux choisis par le constructeur du véhicule (voir la figure) ^{2/}.
2. L'assiette du véhicule pour la mesure est déterminée par la mise en place du véhicule sur un support tel que les coordonnées des points repères correspondent aux valeurs indiquées par le constructeur.
3. Les coordonnées des points R et H sont déterminées par rapport aux points repères définis par le constructeur du véhicule.

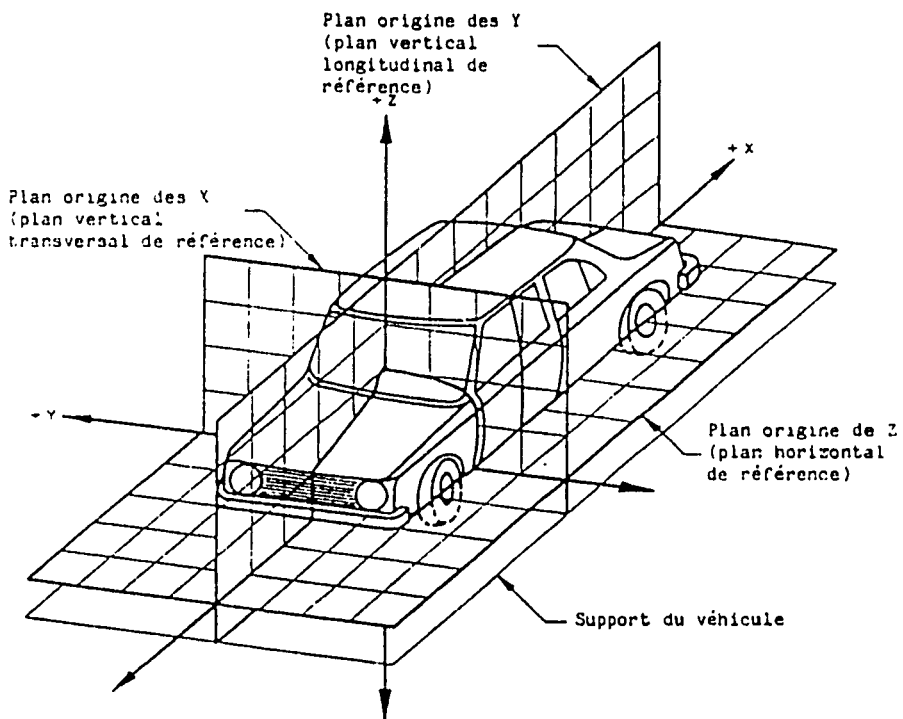


FIGURE - Système de référence à trois dimensions

^{2/} Le système de référence correspond à la norme ISO 4130-1978.

Annexe 4 - Appendice 3

PARAMETRES DE REFERENCE DES PLACES ASSISES

1. Codification des paramètres de référence

Pour chaque place assise, les paramètres de référence sont énumérés sous forme de liste. Les places assises sont identifiées par un code à deux caractères. Le premier est un chiffre arabe qui désigne la rangée de sièges, depuis l'avant vers l'arrière du véhicule. Le second est une lettre majuscule qui désigne l'emplacement de la place assise dans une rangée regardant vers l'avant du véhicule; les lettres suivantes sont ainsi utilisées :

L = gauche
C = centre
R = droite

2. Définition de l'assiette du véhicule pour la mesure

2.1 Coordonnées des points repères

X
Y
Z

3. Liste des paramètres de référence

3.1 Place assise :

3.1.1 Coordonnées du point R

X
Y
Z

3.1.2 Angle de torse prévu :

3.1.3 Indications de réglage du siège ±/

horizontal :
vertical :
angulaire :
angle de torse :

Note : Enumérer dans cette liste les paramètres de référence des autres places assises en utilisant la numérotation : 3.2., 3.3., etc.

±/ Biffer la mention inutile.

Annexe 5

DISPOSITIF DE TRACTION

Figure 1

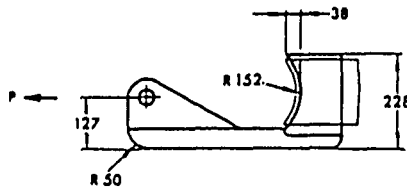
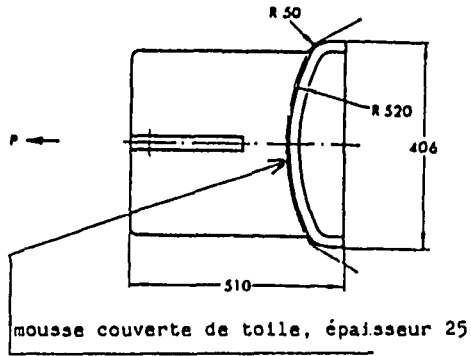


Figure 2

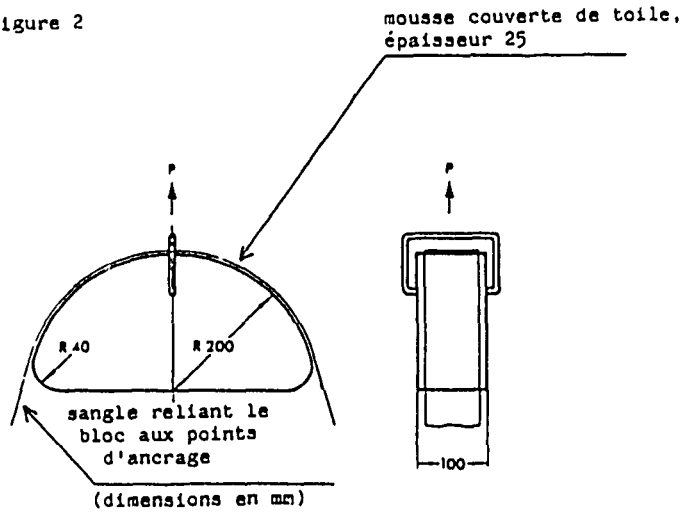
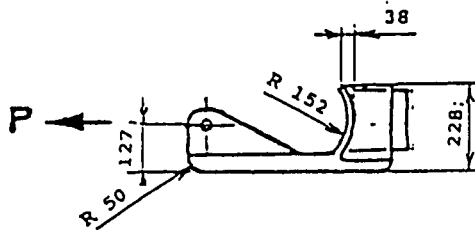
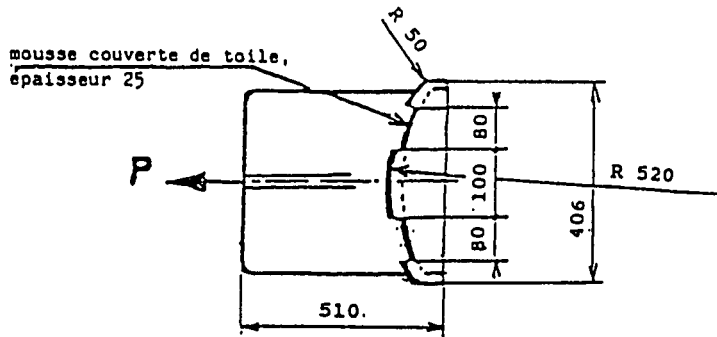


Figure 3



Toutes les dimensions sont en mm

Annexe 6

NOMBRE MINIMAL DE POINTS D'ANCRAGE ET EMPLACEMENTS DES ANCRAGES INFÉRIEURS

CATÉGORIE DE VEHICULES	PLACES ASSISES LATÉRALES			PLACES ASSISES CENTRALES			NOTE
	AVANT		AUTRES QUE LES PLACES AVANT	AVANT		AUTRES QUE LES PLACES AVANT	
	CONDUCTEUR	PASSAGER		CONDUCTEUR	PASSAGER		
M ₁	3	3	0	3	*	2	
M ₂ ≤ 3,5 t	3	3	#	#	*	#	
M ₂ > 3,5 t	3	3	#	#	2	#	
M ₃	3	3	#	#	2	#	
N ₁	3	3	#	#	*	#	
N ₂	3	3	#	#	*	#	
N ₃	3	3	#	#	*	#	

Note : 2 : deux ancrages inférieurs qui permettent l'installation d'une ceinture de sécurité de type B.

* : renvoie au paragraphe 5.3.4.

: renvoie aux paragraphes 5.3.5. et 5.3.6.

3 : deux ancrages inférieurs et un ancrage supérieur qui permettent l'installation d'une ceinture de sécurité de type A.

0 : renvoie au paragraphe 5.3.3.

Annexe 6 — Appendice 1

Emplacements des ancrages inférieurs. Prescriptions en ce qui concerne l'angle seulement : α (°).

	Prescriptions anciennes			Prescriptions nouvelles		
	M ₁	autres que M ₁	M ₁	M ₁	autres que M ₁	autres que M ₁
A L'AVANT						
- côté boucle	30 - 80	30 - 80	45 - 80	30 - 80		
- autre que côté boucle	30 - 80	30 - 80	30 - 80	30 - 80		
- constante d'angle	50 - 70	30 - 80	50 - 70	50 - 70		
- banquette	30 - 80	20 - 80				
côté boucle			45 - 80	20 - 80		
autre que côté boucle			30 - 80	20 - 80		
- siège réglable avec angle du dossier < 20°	20 - 80	20 - 80	(20 - 80)	20 - 80		
			(45 - 80 ₂ /			
A L'ARRIERE	20 - 80	20 - 80	30 - 80	20 - 80		
CENTRE AVANT	voir A L'AVANT					
CENTRE ARRIERE	voir A L'ARRIERE					
STRAPONTINS	Il n'est pas prescrit d'ancrages de ceinture. Si des ancrages sont installés : voir les prescriptions en matière d'angles A L'AVANT et A L'ARRIERE.					
2/	"autre que côté boucle" (α 1) : 20-80°					
	"côté boucle" (α 2) : 45-80°					
	(les deux : si l'angle n'est pas constant, voir l'alinéa 5.4.2.1.).					

Textes authentiques du Règlement : anglais et français.
Enregistré d'office le 29 janvier 1992.

No. 7477. CONVENTION ON THE TERRITORIAL SEA AND THE CONTIGUOUS ZONE. DONE AT GENEVA, ON 29 APRIL 1958¹

N° 7477. CONVENTION SUR LA MER TERRITORIALE ET LA ZONE CONTIGUË. FAITE À GENÈVE, LE 29 AVRIL 1958¹

ACCESSION

Instrument deposited on:

31 January 1992

LITHUANIA

(With effect from 1 March 1992.)

With the following declaration:

“In acceding to the Geneva Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone the Government of the Republic of Lithuania declares the establishing of the procedure for the authorization of the passage of foreign warships through its territorial waters for the warships of those States which have established the procedure for the authorization of the passage of foreign warships through its territorial waters”.

Registered ex officio on 31 January 1992.

ADHÉSION

Instrument déposé le :

31 janvier 1992

LITUANIE

(Avec effet au 1^{er} mars 1992)

Avec la déclaration suivante :

[TRADUCTION — TRANSLATION]

En adhérant à la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, le Gouvernement de la République de Lituanie déclare instituer la procédure d'autorisation du passage des navires de guerre étrangers à travers ses eaux territoriales en faveur des navires de guerre des Etats ayant institué la même procédure vis-à-vis des navires étrangers.

Enregistré d'office le 31 janvier 1992.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 516, p. 205; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 7 to 10, and 12 to 17, as well as annex A in volume 1249.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 516, p. 205; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 7 à 10, et 12 à 17 ainsi que l'annexe A du volume 1249.

No. 22282. PROTOCOL ON THE PRIVILEGES AND IMMUNITIES OF THE INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION (INMARSAT). CONCLUDED AT LONDON ON 1 DECEMBER 1981¹

N° 22282. PROCOLE SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MARITIMES PAR SATELLITES (INMARSAT). CONCLU À LONDRES LE 1^{er} DÉCEMBRE 1981¹

ACCESSION

Instrument deposited with the Director-General of the International Maritime Satellite Organization on:

22 January 1992

CAMEROON

(With effect from 21 February 1992.)

Certified statement was registered by the International Maritime Satellite Organization on 30 January 1992.

ADHÉSION

Instrument déposé auprès du Directeur général de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites le :

22 janvier 1992

CAMEROUN

(Avec effet au 21 février 1992.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites le 30 janvier 1992.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1328, p. 149, and annex A in volumes 1349, 1381, 1389, 1408, 1417, 1423, 1434, 1437, 1463, 1485, 1499, 1505, 1516, 1521, 1522, 1535, 1549 and 1596.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1328, p. 149, et annexe A des volumes 1349, 1381, 1389, 1408, 1417, 1423, 1434, 1437, 1463, 1485, 1499, 1505, 1516, 1521, 1522, 1535, 1549 et 1596.

No. 22514. CONVENTION ON THE CIVIL ASPECTS OF INTERNATIONAL CHILD ABDUCTION, CONCLUDED AT THE HAGUE ON 25 OCTOBER 1980¹

N° 22514. CONVENTION SUR LES ASPECTS CIVILS DE L'ENLÈVEMENT INTERNATIONAL D'ENFANTS. CONCLUE À LA HAYE LE 25 OCTOBRE 1980¹

ACCEPTANCE of the accessions of New Zealand² and Belize³

Received by the Government of the Netherlands on:

28 November 1991

ISRAEL

(The Convention will enter into force between Israel and New Zealand and between Israel and Belize on 1 February 1992.)

ACCEPTATION des adhésions de la Nouvelle-Zélande² et de Belize³

Reçue par le Gouvernement néerlandais le :

28 novembre 1991

ISRAËL

(La Convention entrera en vigueur entre Israël et la Nouvelle-Zélande et entre Israël et Béiize le 1^{er} février 1992.)

ACCEPTANCES of the accession of Mexico⁴

Received by the Government of the Netherlands on:

28 November 1991

ISRAEL

(The Convention will enter into force between Israel and Mexico on 1 February 1992.,

3 December 1991

NORWAY

(The Convention will enter into force between Norway and Mexico on 1 March 1992.)

ACCEPTATIONS de l'adhésion du Mexique⁴

Reçues par le Gouvernement néerlandais le :

28 novembre 1991

ISRAËL

(La Convention entrera en vigueur entre Israël et le Mexique le 1^{er} février 1992.)

3 décembre 1991

NORVÈGE

(La Convention entrera en vigueur entre la Norvège et le Mexique le 1^{er} mars 1992.)

¹ 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 and 1658.

² *Ibid.*, vol. 1639, No. A-22514.

³ *Ibid.*, vol. 1541, No. A-22514.

⁴ *Ibid.*, vol. 1642, No. A-22514.

¹ 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 et 1658.

² *Ibid.*, vol. 1639, n° A-22514.

³ *Ibid.*, vol. 1541, n° A-22514.

⁴ *Ibid.*, vol. 1642, n° A-22514.

ACCEPTANCES of the accession of Hungary¹

Received by the Government of the Netherlands on:

28 November 1991

ISRAEL

(The Convention will enter into force between Israel and Hungary on 1 February 1992.)

16 December 1991

DENMARK

(The Convention will enter into force between Denmark and Hungary on 1 March 1992.)

Certified statements were registered by the Netherlands on 31 January 1992.

ACCEPTATIONS de l'adhésion de la Hongrie¹

Reçues par le Gouvernement néerlandais le :

28 novembre 1991

ISRAËL

(La Convention entrera en vigueur entre Israël et la Hongrie le 1^{er} février 1992.)

16 décembre 1991

DANEMARK

(La Convention entrera en vigueur entre le Danemark et la Hongrie le 1^{er} mars 1992.)

Les déclarations certifiées ont été enregistrées par les Pays-Bas le 31 janvier 1992.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1424, No. A-22514.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1424, n° A-22514.

No. 27531. CONVENTION ON THE RIGHTS OF THE CHILD, ADOPTED BY THE GENERAL ASSEMBLY OF THE UNITED NATIONS ON 20 NOVEMBER 1989¹

N° 27531. CONVENTION RELATIVE AUX DROITS DE L'ENFANT. ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES LE 20 NOVEMBRE 1989¹

RATIFICATION and ACCESSION (a)

Instruments deposited on:

30 January 1992

TUNISIA

(With effect from 29 February 1992.)

With the following declarations and reservations:

RATIFICATION et ADHÉSION (a)

Instruments déposés le :

30 janvier 1992

TUNISIE

(Avec effet au 29 février 1992.)

Avec les déclarations et réserves suivantes :

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1577, p. 3, 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 and 1658.

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1577, p. 3, 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 et 1658.

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

البيانات:

اولا: تعلن حكومة الجمهورية التونسية انها لن تتخذ في تطبيق هذه الاتفاقية اى قرار تشريعي او تنظيمي من شأنه ان يخالف الدستور التونسي.

ثانيا: تعلن حكومة الجمهورية التونسية ان تعهدا بتطبيق احكام هذه الاتفاقية يكون في حدود الامكانية المتوفرة لديها.

ثالثا: تعلن حكومة الجمهورية التونسية ان ديباجة الاتفاقية والاحكام الواردة بها وخاصة الفصل السادس منها لا يمكن تاويلها كحاجز امام تطبيق احكام التشريع التونسي المتعلق بالابطال الاختياري للحمل.

الاحترازات:

اولا: تبدي حكومة الجمهورية التونسية احترازا بشأن احكام المادة 2 من الاتفاقية التي لا يمكن ان تقوم حاجزا والعمل بأحكام تشريعها الوطني المتعلق بالاحوال الشخصية وخاصة فيما يتصل بالزواج والارث.

ثانيا: تعتبر حكومة الجمهورية التونسية ان ما ورد بالمادة 40 (الفقرة 2 رب) (5) يمثل مبدأ عاما يمكن للتشريع الوطني ان يدخل عليه استثناءات كما هو الشأن بالنسبة لبعض الجرائم التي تحكم فيها نهائيا محاكم النواحي او الدوائر الجنائية دون المساس بحق نقضها امام محكمة التعقيب المعهود اليها بالسهر على تطبيق القانون.

ثالثا: تعتبر حكومة الجمهورية التونسية ان المادة السابعة من الاتفاقية لا يمكن ان تؤول بانها تمنع تطبيق احكام التشريع الوطني المتعلق بالجنسية وبالخصوص حالات فقدانها.

[TRANSLATION]

Declarations

1. The Government of the Republic of Tunisia declares that it shall not, in implementation of this Convention, adopt any legislative or statutory decision that conflicts with the Tunisian Constitution.

2. The Government of the Republic of Tunisia declares that its undertaking to implement the provisions of this Convention shall be limited by the means at its disposal.

3. The Government of the Republic of Tunisia declares that the Preamble to and the provisions of the Convention, in particular article 6, shall not be interpreted in such a way as to impede the application of Tunisian legislation concerning voluntary termination of pregnancy.

Reservations

1. The Government of the Republic of Tunisia enters a reservation with regard to the provisions of article 2 of the Convention, which may not impede implementation of the provisions of its national legislation concerning personal status, particularly in relation to marriage and inheritance rights.

2. The Government of the Republic of Tunisia regards the provisions of article 40, paragraph 2 (b) (v), as representing a general principle to which exceptions may be made under national legislation, as is the case for some offences on which final judgement is rendered by cantonal or criminal courts without prejudice to the right of appeal in their regard to the Court of Cassation entrusted with ensuring the implementation of the law.

3. The Government of the Republic of Tunisia considers that article 7 of the Convention cannot be interpreted as prohibiting implementation of the provisions of national legislation relating to nationality and, in particular, to cases in which it is forfeited.

Registered ex officio on 30 January 1992.

[TRADUCTION]

Déclarations

1. Le Gouvernement de la République tunisienne déclare qu'il ne prendra en application de la présente Convention aucune décision législative ou réglementaire en contradiction avec la constitution tunisienne.

2. Le Gouvernement de la République tunisienne déclare que son engagement pour l'application des dispositions de la présente Convention sera pris dans les limites des moyens dont il dispose.

3. Le Gouvernement de la République tunisienne déclare que le préambule ainsi que les dispositions de la Convention, notamment l'article 6, ne seront pas interprétées comme faisant obstacle à l'application de la législation tunisienne relative à l'interruption volontaire de la grossesse.

Réserves

1. Le Gouvernement de la République tunisienne émet une réserve sur les dispositions de l'article 2 de la Convention qui ne peuvent constituer un obstacle à l'application des dispositions de sa législation nationale relative au statut personnel, notamment en ce qui concerne le mariage et les droits de succession.

2. Le Gouvernement de la République tunisienne considère les dispositions de l'article 40 paragraphe 2 b v comme posant un principe général auquel la loi nationale peut apporter des exceptions comme c'est le cas pour les jugements prononcés en dernier ressort par les tribunaux cantonaux et les chambres criminelles sans préjudice du droit de recours devant la cour de cassation chargée de veiller à l'application de la loi.

3. Le Gouvernement tunisien considère que l'article 7 de la Convention ne peut-être interprété comme interdisant l'application de sa législation nationale en matière de nationalité et en particulier les cas de la perte de la nationalité tunisienne.

Enregistré d'office le 30 janvier 1992.