

CHAPITRE

# Chariots de manutention\*

---

*Approuvé par le  
comité directeur de l'Association  
d'assurance contre les accidents,  
section industrielle le 12 novembre 1998*

*Approuvé par le ministre de la  
Sécurité sociale le 8 février 2000*

*\* Le texte original en langue allemande fait foi*



ASSOCIATION D'ASSURANCE  
CONTRE LES ACCIDENTS



# Table des matières

---

## I. Champ d'application

§ 1	Champ d'application	213
-----	---------------------	-----

## II. Définitions

§ 2	Définitions	214
-----	-------------	-----

## III. Conception et construction

§ 3	Conception et construction	216
-----	----------------------------	-----

## IV. Utilisation

### A) Dispositions générales

§ 4	Généralités	217
§ 5	Instructions de service	217
§ 6	Utilisation des chariots de manutention	217
§ 7	Ordre de conduire un chariot de manutention	218
§ 8	Stabilité au renversement	218
§ 9	Défectuosités	218
§ 10	Travaux de mise en état	219
§ 11	Chargement	219
§ 12	Conduite	219
§ 13	Levage, dépôt et empilage de charges	220
§ 14	Transport de chariots de manutention dans des monte-charge	220
§ 15	Quitter le chariot de manutention	221
§ 16	Comportement en cours de service	221
§ 17	Chargement et déchargement de véhicules et de carrosseries interchangeables	222
§ 18	Fonctionnement au gaz liquéfié	222
§ 19	Utilisation en plein air	222
§ 20	Utilisation dans des zones à risque d'incendie et d'explosion	222
§ 21	Gaz d'échappement	223

### B) Dispositions particulières pour l'utilisation de chariots de manutention de construction spéciale

§ 22	Chariots de manutention à poste de conduite ou de commande élevable	223
§ 23	Chariots de manutention avec équipements auxiliaires	223
§ 24	Chariots de manutention servant au déplacement de remorques	223

<b>C) Dispositions particulières pour le transport d'assurés</b>	
§ 25 Transport d'assurés	224
<b>D) Dispositions particulières pour l'utilisation de chariots de manutention équipés d'une plate-forme de travail</b>	
§ 26 Utilisation de chariots de manutention équipés d'une plate-forme de travail	224
<b>E) Dispositions particulières pour le transport de charges pendantes</b>	
§ 27 Transport de charges pendantes	225
<b>F) Dispositions particulières pour l'utilisation de chariots de manutention dans des couloirs étroits</b>	
§ 28 Protection d'accès aux couloirs étroits	226
§ 29 Voies et issues de secours	226
§ 30 Allées transversales	226
§ 31 Espacement	226
§ 32 Signalisation des interdictions d'accès	226
§ 33 Séjour de piétons	227
§ 34 Travaux auxiliaires	227
§ 35 Travaux avec des transtockeurs et des chariots de manutention de préparation des commandes	227
§ 36 Trafic en transit	227

## **V. Contrôle**

§ 37 Contrôles périodiques	228
§ 38 Etendue des contrôles	228
§ 39 Certificat de contrôle	228

## **VI. Amendes d'ordre**

§ 40 Amendes d'ordre	229
----------------------	-----

## **VII. Entrée en vigueur**

§ 41 Entrée en vigueur	230
------------------------	-----

## **Annexe:**

Prescription de prévention des accidents relatives aux chariots de manutention approuvée par le gouvernement le 26 mai 1982	231
---	-----

# I. Champ d'application

---

## Champ d'application

### § 1

- (1) Les présentes prescriptions de prévention des accidents s'appliquent aux chariots de manutention, y compris leurs remorques.
- (2) Les présentes prescriptions de prévention des accidents ne s'appliquent pas aux chariots de manutention à châssis à commande musculaire sans mécanisme élévateur.
- (3) *Les modalités d'application* indiquent essentiellement comment les objectifs de protection normalisés dans les prescriptions de prévention des accidents peuvent être atteints. Elles n'excluent pas d'autres solutions qui sont au moins aussi fiables.

## II. Définitions

---

### Définitions

#### § 2

(1) On entend par **chariots de manutention** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents des moyens de transport qui de par leur type de construction:

1. roulent en course libre sur des roues au sol
2. sont équipés pour le transport, le remorquage et la poussée de charges et
3. sont destinés à la manutention interne.

#### Modalités d'application (1)

*En cas d'utilisation d'espaces de circulation publics lors de la manutention interne, les dispositions du code de la route doivent être appliquées.*

*En cas d'utilisation d'un chariot de manutention sur la voie publique, celui-ci doit avoir un équipement spécial pour la circulation sur la voie publique, comprenant notamment:*

- un éclairage
- des clignotants
- des feux de freinage
- des rétroviseurs extérieurs
- des pneus avec profil.

*Le conducteur doit être titulaire d'un permis de conduire pour voitures.*

(2) **Les chariots de manutention avec mécanisme élévateur** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents se caractérisent en plus de ce qui est prévu à l'alinéa 1 par

1. leur équipement pour le levage, l'empilage ou le stockage de charges dans les rayonnages et
2. leur aptitude à lever et déposer des charges.

(3) **Les chariots de manutention avec mécanisme élévateur qui peuvent soulever la charge ou l'installation de suspension de la charge au-dessus de la garde au sol** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents se caracté-

risent en plus de ce qui est prévu à l'alinéa 1 par le fait que lors du mouvement de levage ou de descente, le guidage du dispositif de levage des charges est droit et vertical ou pratiquement vertical.

(4) **Les chariots de manutention à conducteur à pied** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont des chariots de manutention commandés par un conducteur à pied.

#### Modalités d'application (4)

*Les chariots de manutention à conducteur à pied peuvent également être équipés de dispositifs permettant au conducteur d'être passager, p. ex. des plates-formes rabattantes pour conducteurs en position debout.*

(5) **Les transstockeurs** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont des transporteurs-élévateurs latéraux ou trilatéraux ou des chariots de manutention à fourche transversale équipés pour le stockage et le déstockage d'unités de chargement entières.

(6) **Les chariots de manutention de préparation des commandes** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont des chariots de manutention équipés d'une plate-forme pour préparateur debout pouvant être élevée à plus de 1,2 m au-dessus du sol.

(7) **Les engins de préparation des commandes** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont des chariots de manutention sans plate-forme ou équipés d'une plate-forme non élevalable ou d'une plate-forme élevalable pour le préparateur jusqu'à une hauteur de 1,2 m au-dessus du sol.

(8) **Les couloirs étroits** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont des voies de circulation pour chariots de manutention dans les rayonnages sans espacement de sécurité latéral d'au moins 0,50m entre les extrémités des chariots de manutention, y compris leur chargement et les éléments fixes environnants.

(9) **La vitesse de fluage** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents est une vitesse pouvant aller jusqu'à 2,5 km/h.

(10) **Le levage au-dessus de la garde du sol** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents désigne le levage de la charge ou du moyen de levage de la charge jusqu'à 0,50m au-dessus du sol.

(11) **Les conducteurs** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont les personnes qui commandent les chariots de manutention.

#### *Modalités d'application (11)*

*Selon le type de construction du chariot de manutention, les conducteurs peuvent être passagers ou conducteurs à pied. Ils sont responsables pour la commande sûre du chariot de manutention.*

(12) **Les remorques** au sens des présentes prescriptions de prévention des accidents sont des moyens de transport sans propre propulsion et équipés de manière à être accouplés aux chariots de manutention.

# III. Conception et Construction

---

## Conception et Construction

### § 3

- (1) Les chariots de manutention qui tombent sous le champ d'application de la directive du Conseil du 22 juin 1998 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux machines (98/37/CE) et de la directive du Conseil du 30 novembre 1989 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour l'utilisation par les travailleurs au travail d'équipements de travail (89/655/CEE), les dispositions suivantes sont d'application.
- (2) Pour les chariots de manutention qui tombent sous le champ d'application de la (98/37/CE) et mise en service après le 31 décembre 1994, les exigences de conception et de construction de l'annexe I de ladite directive sont d'application. La première mise en service de la machine par l'employeur est soumise à la vérification préalable de sa conformité aux dispositions de la directive au moyen d'une déclaration CE de conformité selon l'annexe II et du marquage CE selon l'annexe III de ladite directive.
- (3) Les chariots de manutention qui ne tombent pas sous l'alinéa 2 doivent être conformes aux exigences de l'annexe.



# IV. Utilisation

## A) Dispositions générales

### Généralités

#### § 4

Sauf disposition contraire, les dispositions du présent alinéa IV s'appliquent aux employeurs et aux assurés.

### Instructions de service

#### § 5

(1) L'employeur doit établir une instruction de service sous forme écrite pour la conduite des chariots de manutention.

#### Modalités d'application (1)

L'instruction de service doit contenir le mode d'emploi fourni par le constructeur ou le fournisseur du chariot de manutention, ainsi que les caractéristiques à l'environnement de travail. L'instruction de service doit contenir notamment:

1. Définition de l'utilisation conforme aux conditions de travail et des indications spécifiques au service d'une utilisation non conforme.
2. Définition des voies de circulation qui peuvent être utilisées par les chariots de manutention, le cas échéant complétées par des panneaux de circulation.
3. Indications sur le stockage, les surfaces de stockage et l'empilage.
4. Règlements concernant le transport d'assurés sur les chariots de manutention, le cas échéant l'interdiction de transporter des assurés.
5. Le cas échéant la conduite dans le rayonnage à couloirs étroits.
6. Le cas échéant le transport de masses en fusion.
7. Le cas échéant l'utilisation d'équipements auxiliaires ou de remorques.

8. Le cas échéant l'utilisation de plates-formes de travail.
9. L'engagement du conducteur de respecter l'instruction de service fournie par le constructeur ou le fournisseur.
10. Dans le cas de véhicules à moteur à combustion interne les mesures organisationnelles de réduction des immissions, p. ex. la maintenance des moteurs, les zones d'entreposage, les zones d'arrêt, les zones de circulation interdite.

(2) L'employeur doit rédiger l'instruction de service dans une forme et un langage compréhensibles et de l'afficher à un endroit approprié sur le lieu du travail.

#### Modalités d'application (2)

Dans l'instruction de service doit faire partie la plus grande de l'instruction exigée au § 8, alinéa 3 du chapitre «Prescriptions générales» des prescriptions de prévention des accidents. Le contenu et le moment de l'instruction doivent être consignés par écrit et confirmés par la signature de l'assuré ayant reçu l'instruction. Le contenu de l'instruction de service doit être prévu dans l'information régulière de l'assuré conformément aux «Prescriptions générales» contenues dans le § 8, alinéa 3 des prescriptions de prévention des accidents.

- (3) L'employeur doit faire respecter l'instruction de service.
- (4) Les assurés sont tenus de respecter l'instruction de service.

### Utilisation des chariots de manutention

#### § 6

Les chariots de manutention doivent faire l'objet d'une utilisation conforme.

#### Modalités d'application (§ 6)

L'utilisation conforme est définie dans le mode d'emploi du constructeur.

## Ordre de conduire un chariot de manutention

### § 7

(1) L'employeur ne peut donner l'ordre de conduire un chariot de manutention avec siège ou poste de conduite qu'à des personnes

1. âgées d'au moins 18 ans
2. aptes et formées à exercer cette activité et
3. ayant prouvé leur aptitude.

L'ordre doit être donné par écrit.

#### Modalités d'application (1)

*Les conducteurs de chariot de manutention à fourche sont formés et autorisés à exercer cette activité s'ils ont suivi une formation correspondant aux principes de base de sélection et de formation établis par l'association d'assurance contre les accidents, s'ils ont passé avec succès un examen théorique et pratique et peuvent en fournir la preuve.*

*La formation comprend également l'information relative aux conditions spécifiques concernant l'environnement du travail.*

*La conduite de chariots de manutention par des jeunes de moins de 18 ans pour des raisons de formation professionnelle sous surveillance n'est pas considérée comme conduite indépendante.*

*Il est recommandé de faire vérifier l'aptitude physique moyennant des examens préliminaires effectués par un médecin de travail.*

*Au cas où l'assuré ne pourrait pas apporter la preuve d'une pratique de conduite suffisante et régulière pendant une période d'un an, il convient de retirer l'ordre donné.*

*Peuvent intervenir comme formateurs de conducteurs de chariots de manutention des personnes dotées de par leur formation et expérience professionnelles de connaissances suffisantes en matière de commande de chariots de manutention et suffisamment familiarisées avec les règlements concernant la sécurité des travailleurs, les prescriptions de prévention des accidents, les directives et les règles techniques généralement acceptées pour dispenser une formation de commande de chariots de manutention en toute sécurité.*

(2) L'employeur ne peut charger de la commande de chariots de manutention à conducteur à pied que des personnes aptes et formées dans la manipulation des chariots de manutention

(3) Les assurés peuvent commander des chariots de manutention à condition d'avoir été chargés de le faire par l'employeur.

#### Modalités d'application (3)

*Le conducteur est responsable de la commande en toute sécurité du chariot de manutention.*

## Stabilité au renversement

### § 8

Les chariots de manutention doivent être conduits de manière à assurer leur stabilité au renversement.

#### Modalités d'application (§ 8)

*Le renversement du chariot de manutention peut être dû*

- à la négociation trop rapide de virages
- à la conduite à charge levée
- à la collision avec des obstacles (également au-dessus du chemin de roulement)
- au demi-tour et conduite latérale dans des descentes et des montées
- au déplacement de charges à mouvement pendulaire
- au transport de la charge du côté aval dans les descentes et les montées
- à l'inclinaison du montant vers l'avant
- à la conduite sur des parcours irréguliers
- à la surcharge
- au vent fort
- au déplacement du centre de gravité à l'intérieur d'un récipient chargé lors du transport de liquides suite à l'influence de forces de la masse (p. ex. lors du démarrage, du freinage ou de virages).

## Défectuosités

### § 9

(1) Le conducteur doit vérifier chaque jour avant la mise en service si les chariots de manutention présentent des défauts. De même il doit observer pendant l'utilisation si des défauts se manifestent. Il ne doit pas utiliser des chariots de manutention où des défauts entravant la sécurité ont été détectés. Il doit incessamment informer l'employeur des défauts constatés.

(2) L'employeur est tenu d'assurer la réparation des défauts entravant la sécurité avant la remise en service des chariots de manutention.

### Modalités d'application (§ 9)

Sont considérés comme défauts entravant la sécurité:

- le jeu excessif dans la direction
- des pneus endommagés
- l'insuffisance de la pression d'air des pneus
- la protection défectueuse de la tête du timon des chariots de manutention à conducteur à pied
- des freins de manœuvre et des freins de stationnement inefficaces
- les suspensions de bras de fourche usées et déformées
- la protection défectueuse des bras de fourche contre le soulèvement et le déplacement
- des bras de fourche défectueux (déformés, fissurés, usés)
- différence de niveau entre les bras de fourche servant à la manutention des charges.
- des chaînes de levage insuffisamment et irrégulièrement tendues
- des fuites au niveau de l'hydraulique (soulèvement, descente, inclinaison, équipements auxiliaires)
- des fissures au niveau d'éléments porteurs (p. ex. le mât de levage).

Le terme «employeur» ne s'applique pas à une personne précise. Il s'agit de l'ensemble des supérieurs hiérarchiques chargés de missions spécifiques.

## Travaux de mise en état

### § 10

- (1) L'employeur doit ne confier les travaux de remise en état des chariots de manutention qu'à des spécialistes en la matière.

#### Modalités d'application (1)

Est considéré comme spécialiste une personne qui, de par sa formation professionnelle et son expérience pratique, est capable d'effectuer les travaux de maintenance des chariots de manutention selon les règles de l'art.

- (2) Les travaux en dessous de l'organe porte-charge soulevé et le poste de conduite ou de commande soulevé du chariot de manutention ne peuvent être effectués que si l'organe, respectivement le poste de conduite ou de commande est équipé d'une protection supplémentaire contre toute descente inopinée.

### Modalités d'application (2)

Cette exigence est réputée remplie lorsque le chariot de levage soulevé et les mâts intérieurs soulevés sont équipés d'une protection supplémentaire contre la descente, notamment moyennant

- des goupilles spécialement prévues à cet effet,
- des cales en bois posées dans l'espace de levage et protégées contre le renversement inopiné,
- l'immobilisation à l'aide d'engins de levage (poulie, chariot roulant sur rails),
- le dépôt sur un support (tréteaux, rampes).

## Chargement

### § 11

- (1) Les chariots de manutention et leurs remorques ne doivent pas être surchargés.
- (2) Les chariots de manutention et leurs remorques doivent être chargés de manière à prévenir la chute ou le déplacement inopiné de la charge.
- (3) Les chariots de manutention ne peuvent être utilisés pour le transport de petites pièces pouvant retomber sur le conducteur que s'ils sont équipés d'une grille de protection.

#### Modalités d'application (3)

Les chariots de manutention équipés d'un siège ou d'un poste de conduite dont la levée dépasse 2,50m ainsi que les chariots de manutention à conducteur à pied, y compris ceux équipés de postes de conduite et d'une levée supérieure à 1,80m, doivent être conçus de façon à pouvoir y installer une grille de protection. Les normes européennes relatives aux chariots de manutention en cours de préparation prévoient un règlement dans le même sens. Les postes de conduite sont par exemple des plates-formes rabattantes.

## Conduite

### § 12

- (1) Les chariots de manutention ne peuvent être conduits que si le conducteur a une bonne visibilité sur la voie de circulation ou s'il est guidé.

#### Modalités d'application (1)

L'exigence d'une visibilité suffisante sur la voie de circulation est par exemple remplie si le chariot de manutention est chargé de façon que le conducteur puisse voir la voie par-dessus la charge.

Une bonne visibilité peut également être assurée moyennant

- le transport de charges entravant la visibilité sur des remorques
- l'utilisation de chariots de manutention avec poste conducteur levable
- la mise en place de dispositifs améliorant la visibilité (miroirs, installations de caméras et de moniteurs de surveillance).

Si des charges peuvent être déplacées à une hauteur supérieure que la garde au sol, non seulement pour le chargement ou le déchargement, l'exigence de la bonne visibilité sur la voie de circulation est également remplie lorsque le conducteur peut voir la voie par en dessous du chargement.

Au cas où une charge exceptionnellement importante bloquant la vue sur la voie devrait être déplacée au moyen d'une gerbeuse à fourche frontale, il est conseillé au conducteur de manœuvrer en faisant marche arrière. Etant donné que la charge ne peut pas être observée lors de la marche arrière, il convient de ne pas conduire en marche arrière en cas de dépassement latéral de la charge. Il est déconseillé de conduire souvent en marche arrière afin d'éviter la sollicitation excessive de la colonne vertébrale du conducteur due à la torsion du dos sollicitée en plus par des vibrations.

- (2) Les chariots de manutention doivent circuler à une vitesse adaptée aux caractéristiques de la voie de circulation.

#### **Modalités d'application (2)**

Les caractéristiques de la voie de circulation peuvent notamment subir une influence négative à cause de l'humidité de l'encrassement ou faible largeur de la voie.

- (3) Les manœuvres avec l'organe porte-charge ou la charge soulevée au-dessus de la garde au sol doivent être limitées au chargement et au déchargement.
- (4) Par dérogation à l'alinéa 3, l'employeur peut utiliser des chariots de manutention pour manœuvrer des charges soulevées au-dessus de la garde au sol, si
  1. le constructeur ou le fournisseur a certifié cette utilisation comme étant conforme et si les conditions de ce genre d'utilisation sont compatibles avec les conditions de service sur place, ou
  2. si une stabilité au renversement suffisante sous les conditions de service locales a été prouvée par une expertise.

#### **Modalités d'application (4) no 1**

Les chariots de manutention conçus pour la conduite à charge élevée sont p. ex. les autoleveurs à prise latérale

et les autoleveurs à prise trilatérale ainsi que les chariots de manutention à poste de conduite éleuable.

- (5) Par dérogation à l'alinéa 3, seuls les assurés qui ont été destinés à cet effet par l'employeur peuvent conduire des chariots de manutention avec une charge élevée au-dessus de la garde au sol.
- (6) Les chariots de manutention équipés d'un dispositif d'inclinaison du mât de levage doivent être manœuvrés avec le mât de levage en position inclinée en arrière dans la mesure où ceci s'impose afin de prévenir le déplacement inopiné de la charge.
- (7) Dans les descentes et les montées, les chariots de manutention doivent porter leur charge du côté amont.
- (8) Les chariots de manutention motorisés ne peuvent être utilisés sur des voies de circulation insuffisamment éclairées que lorsqu'ils sont équipés d'un dispositif d'éclairage suffisant et branché.

## **Levage, dépôt et empilage de charges**

### **§ 13**

- (1) Le mât de levage ne peut être incliné en avant que pour le levage ou le dépôt de la charge.
- (2) Les charges doivent être déposées sur des supports suffisamment stables et solides.
- (3) Les charges qui ne sont pas emballées selon les règles de l'art ou qui sont déplacées, ainsi que les unités de chargement sur palettes endommagées et les récipients endommagés ne peuvent pas être empilés ou déposés en hauteur.
- (4) Les charges pouvant retomber sur le conducteur ne peuvent être soulevées ou déposées au-dessus de 1,80m au-dessus du sol que si le chariot de manutention est équipé d'un toit de protection au-dessus du conducteur. Cette disposition s'applique aux chariots de manutention équipés d'un siège ou d'un poste de conduite.
- (5) Les charges ne doivent être déposées ni sur les voies de circulation et les voies de secours, ni devant des dispositifs de sécurité et des installations de service dont l'accès doit être assuré à tout moment.

## **Transport de chariots de manutention dans des monte-charge**

### **§ 14**

- (1) L'employeur doit veiller à ce que des chariots de manutention ne soient transportés dans des monte-charge que si ceux-ci sont spécialement conçus à cet effet.

- (2) Les assurés sont tenus de transporter les chariots de manutention uniquement dans des monte-charge pour lesquels l'employeur a donné son accord.
- (3) Les chariots de manutention ne peuvent être transportés dans des monte-charge dont l'habitacle n'est pas fermé de tous côtés que si celui-ci ou sa charge ne peut entrer en contact ou rester accroché avec les murs de la cage de l'ascenseur.

### **Modalités d'application (3)**

*Cette exigence présuppose que les timons des chariots de manutention conduits par timon sont arrêtés en position haute. Ainsi, il convient entre autres*

- de prévoir lors du transport de personnes et de charges dans des monte-charge sans portes de cabine une distance de sécurité d'au moins 0,1m par rapport aux arrêtes antérieures du plancher de l'habitacle du monte-charge,
  - que les opérateurs séjournent dans la zone des installations de commande de l'habitacle du monte-charge.
- (4) Le conducteur doit veiller lors de l'entrée et de la sortie qu'il n'y ait personne dans l'habitacle.

## **Quitter le chariot de manutention**

### **§ 15**

- (1) Lorsqu'il quitte le chariot de manutention, le conducteur doit veiller à ce que le chariot de manutention n'encombre pas les voies de circulation et les voies de secours et que l'accès aux dispositifs de sécurité et aux installations de service soit assuré à tout moment. En outre, il est tenu:
  1. de mettre le frein de stationnement,
  2. de mettre l'organe porte-charge à sa position la plus basse,
  3. d'incliner les pointes de la fourche dans le cas de chariots de manutention équipés d'un dispositif d'inclinaison du mât de levage,
  4. de couper le moteur et
  5. de protéger le chariot de manutention contre toute utilisation non autorisée.

### **Modalités d'application (1) no 5**

*Cette exigence est réputée respectée lorsque le conducteur retire et reprend la clé de contact ou du moteur de démarrage.*

- (2) L'alinéa 1 les points n° 2 à 5 ne s'appliquent si le conducteur ne quitte le chariot de manutention que pendant un laps de temps très court, à condition qu'il reste à proximité du chariot de manutention.

### **Modalités d'application (2)**

*Le couplage de remorques ou des activités de préparation des commandes peut par exemple exiger que le conducteur quitte son poste pendant un bref laps de temps.*

*On peut affirmer que le conducteur se trouve à proximité du chariot de manutention s'il peut intervenir incessamment en cas de pannes ou de tentative d'utilisation non autorisée.*

- (3) Les chariots de manutention ne doivent pas être stationnés sur des surfaces inclinées. Si cela s'avère inévitable, ils doivent être protégés par des cales de freinage.

## **Comportement en cours de service**

### **§ 16**

- (1) Le conducteur doit conduire les chariots de manutention uniquement à partir de postes de commande spécialement prévus à cet effet. Il doit veiller lors de chaque mouvement du chariot de manutention à ne pas mettre en danger les assurés.

### **Modalités d'application (1)**

*Les personnes chargées de la maintenance des chariots de manutention aussi doivent, dans la mesure du possible, conduire les chariots de manutention à partir des postes de commande spécialement prévus à cet effet. Les postes de commande prévus à cet effet comprennent également les postes de commande pour actionner le dispositif de touche de marche arrière.*

- (2) Les assurés doivent faire attention au trafic des chariots de manutention. Ils sont tenus de rester à l'écart des zones de levage et de dépôt des charges. Au cas où cela s'avérerait impossible, ils sont tenus de communiquer au préalable avec le conducteur.
- (3) Les assurés ne peuvent monter ou descendre que lorsque les chariots de manutention sont en position d'arrêt.
- (4) Les assurés ne doivent pas
  1. se tenir sur les charges ou séjournier en dessous des charges soulevées, sous l'organe porte-charge soulevé ou sous le poste de conduite ou de commande soulevé,
  2. accéder à l'organe porte-charge si celui-ci n'est pas équipé à cet effet,
  3. se faire transporter sur le chariot de manutention si celui-ci n'est pas spécialement équipé à cet effet.

### **Modalités d'application (4) no 3**

*Le transport d'assurés avec des chariots de manutention spécialement équipés à cet effet est réglé au § 25.*

## Chargement et déchargement de véhicules et de carrosseries interchangeables

### § 17

La présente disposition s'applique aux véhicules qui tombent sous le champ d'application du chapitre «Véhicules» des prescriptions de prévention des accidents.

- (1) Le chargement ou le déchargement de véhicules par des chariots de manutention ne peut être effectué que si le véhicule est protégé contre le mouvement et, le cas échéant, contre le renversement.

#### Modalités d'application (1)

*En cas de conduite du chariot de manutention dans le sens longitudinal du véhicule, l'exigence concernant la protection du véhicule contre le mouvement est notamment remplie lorsque le frein de stationnement est enclenché **et** que les cales de freinage ont été posées sous les roues non braquées.*

*Lors du chargement ou du déchargement de semi-remorques non attelés, il faut prévoir des dispositifs de support supplémentaires si*

1. les dispositifs de support existants de la semi-remorque ne sont prévus que pour le poids à vide de celle-ci ou
2. si le chargement ou le déchargement de la semi-remorque risque de provoquer le renversement de celle-ci.

*Les dispositifs de support supplémentaires doivent garantir leur résistance aux charges à prévoir.*

*Les cales de support en bois et les piles de palettes ne s'y prêtent pas.*

*Les semi-remorques avec direction à chariot de rotation présentent un risque de renversement lorsque le train avant est fortement braqué. Il convient donc de commencer leur chargement à partir de l'axe non dirigé alors que leur déchargement doit se faire d'abord sur l'axe dirigé. Des mesures supplémentaires contre le renversement peuvent s'avérer indispensables.*

- (2) L'employeur doit veiller à ce que les carrosseries interchangeables en arrêt ne puissent être chargées ou déchargées au moyen de chariots de manutention que si

1. elles ont été conçues pour résister aux charges statiques et dynamiques qui en résultent,
2. elles sont protégées contre le renversement,
3. si la surface de support est suffisamment résistante à l'écrasement.

- (3) L'employeur doit veiller à ce que le conducteur du chariot de manutention ou le surveillant et le conducteur du véhicule devant être chargé ou déchargé s'entendent préalablement au sujet du déroulement des travaux.

#### Modalités d'application (3)

*Une entente concernant le déroulement des travaux s'impose afin d'éviter en cours de chargement ou de déchargement des manœuvres du véhicule risquant de mettre en danger le conducteur du chariot de manutention ou des tiers.*

*En cas de présence de dispositifs automatiques empêchant le véhicule de s'éloigner ou de dispositifs de signalement adaptés au procédé de travail, il peut être renoncé à l'entente préalable.*

## Fonctionnement au gaz liquéfié

### § 18

Les chariots de manutention fonctionnant au gaz liquéfié ne peuvent être stationnés que dans des locaux situés au-dessus du niveau du sol et suffisamment aérés. Ils ne peuvent pas être stationnés à proximité d'accès à des locaux sis en dessous du rez-de-chaussée.

## Utilisation en plein air

### § 19

En ce qui concerne les chariots de manutention à siège de conduite qui ne sont utilisés qu'occasionnellement pour des travaux en plein air, l'employeur doit veiller à la protection adéquate des conducteurs contre les intempéries

#### Modalités d'application (§ 19)

*Sont considérées comme protection des conducteurs contre les intempéries les cabines de conduite, le cas échéant équipées de chauffages auxiliaires. Les cabines fermées de chariots de levage peuvent éventuellement contribuer à réduire le risque de blessure dans le cas du renversement du chariot.*

## Utilisation dans des zones à risque d'incendie et d'explosion

### § 20

- (1) L'employeur doit veiller à ce que les chariots de manutention à moteur thermique ne sont utilisés dans des zones à risque d'incendie que s'ils ne présentent aucun risque.

- (2) L'employeur doit veiller à utiliser dans les zones à risque d'explosion que des chariots de manutention à moteur thermique protégés contre les risques d'explosion.
- (3) S'il est établi que lors de l'utilisation des chariots de manutention il n'y a pas d'atmosphère explosible et qu'une telle atmosphère ne peut se former, l'employeur peut également mettre en service d'autres chariots de manutention, à condition d'avoir réglé leur utilisation dans une procédure écrite au préalable.
- (4) Compte tenu des conditions fixées à l'alinéa 3, les conducteurs de chariots de manutention ne peuvent accéder aux zones exposées au risque d'explosion que sur ordre écrit donné par l'employeur.

## Gaz d'échappement

### § 21

Les chariots de manutention à moteur thermique ne peuvent être utilisés dans des locaux complètement ou partiellement fermés à condition que l'air à respirer ne risque pas de contenir une concentration dangereuse de composants de gaz d'échappement nocifs.

#### *Modalités d'application (§ 21)*

*On peut s'attendre à des composants de gaz d'échappement nocifs lors de l'utilisation de chariots de manutention fonctionnant*

- au gaz combustible liquéfié,
- au gaz naturel,
- à moteur à essence,
- à moteur Diesel.

## B) Dispositions particulières pour l'utilisation de chariots de manutention de construction spéciale

### Chariots de manutention à poste de conduite ou de commande élevable

#### § 22

- (1) Les chariots de manutention à poste de conduite ou de commande élevable ne peuvent transporter que le nombre admis de personnes.
- (2) La circulation sur les palettes chargées au moyen de l'organe monte-charge est autorisée à condition

qu'elles soient protégées contre le déplacement et le renversement. En cas de risque de chute des palettes soulevées, la circulation est soumise à la présence et à l'utilisation de protection anti-chute.

#### *Modalités d'application (2)*

*Le renversement ou le déplacement de la palette peut p.ex. être empêché au moyen de dispositifs mécaniques ou hydrauliques fixant la palette dans une position donnée sur l'organe porte-charge.*

## Chariots de manutention avec équipements auxiliaires

### § 23

- (1) L'employeur ne peut mettre en service des chariots de manutention avec équipements auxiliaires que si l'équipement et le chariot de manutention s'adaptent entre eux.

#### *Modalités d'application (1)*

*L'équipement auxiliaire et le chariot de manutention s'adaptent entre eux lorsque*

1. *le raccordement au porte-équipements ou à l'organe porte-charge du chariot de manutention ainsi que le raccordement de l'alimentation en énergie peuvent se faire en toute conformité et lorsque*
2. *la stabilité au renversement du chariot de manutention reste acquise dans toutes les positions de travail et lors de tous les mouvements de l'équipement auxiliaire.*

*Dans les entreprises utilisant des équipements auxiliaires sur différents chariots de manutention, il convient de marquer de manière univoque les possibilités de combinaison sur le chariot de manutention et sur l'équipement auxiliaire.*

- (2) Le conducteur doit s'assurer avant l'utilisation de l'équipement auxiliaire que celui-ci est raccordé et branché de manière conforme.
- (3) Le conducteur doit veiller à ne dépasser ni la charge admissible de l'équipement auxiliaire ni celle du chariot de manutention.

### Chariots de manutention servant au déplacement de remorques

#### § 24

- (1) L'employeur doit veiller à ce que les chariots de manutention ne servent à manœuvrer que des remorques si tant le chariot de manutention que la remorque sont équipés à cet effet et si l'ensemble de

véhicules peut être freiné en toute sécurité dans toutes les directions de conduite.

- (2) L'employeur doit vérifier la charge admissible de la remorque en fonction du lieu de service et d'en faire part aux conducteurs.
- (3) La charge admise de la remorque ne doit pas être dépassée.
- (4) Le conducteur doit s'assurer avant la manœuvre que les remorques ont été couplées selon les règles de l'art.

## C) Dispositions particulières pour le transport d'assurés

### Transport d'assurés

#### § 25

- (1) Au cas où le transport d'assurés serait autorisé dans le service, l'employeur doit mettre à disposition des chariots de manutention équipés de sièges ou de postes debout spécialement prévus à cet effet, et de poignées de maintien à l'intérieur du contour du chariot de manutention. Il lui est interdit d'utiliser pour le transport d'assurés en position debout des chariots de manutention dont la vitesse maximale homologuée dépasse 16 km/h.
- (2) L'employeur doit régler le transport d'assurés sur les chariots de manutention dans la procédure de service. Le transport est à limiter au strict nécessaire.

#### Modalités d'application (2)

*Cette réglementation peut consister également en une interdiction pour autant que l'accompagnement d'assurés n'est pas autorisé sur les chariots, équipés conformément à l'alinéa 1, ne sont pas disponibles.*

- (3) Les assurés peuvent uniquement être transportés sur des chariots de manutention si ceux-ci sont conformes aux exigences stipulées à l'alinéa 1 et si l'employeur les a mis à disposition en vue du transport tel que prévu à l'alinéa 2.
- (4) Le conducteur ne peut démarrer que si les assurés à transporter se sont installés sur les places prévues à cet effet.
- (5) Le conducteur n'est pas autorisé à transporter des assurés lorsque ceux-ci sont mis en danger par le chargement.
- (6) Les assurés transportés sont tenus de se servir des poignées de maintien.

## D) Dispositions particulières pour l'utilisation de chariots de manutention équipés d'une plate-forme de travail

### Utilisation de chariots de manutention équipés d'une plate-forme de travail

#### § 26

- (1) Dans la mesure où des assurés doivent monter et descendre à l'aide du dispositif de levage de chariots de manutention pour atteindre des endroits surélevés, l'employeur doit mettre à disposition des chariots de manutention présentant une charge admissible suffisante et équipés d'une plate-forme de travail permettant de protéger les assurés contre les chutes et les risques d'écrasement et de cisaillement par le dispositif de levage.

#### Modalités d'application (1)

*La charge admissible est réputée être suffisante lorsque*

1. *le constructeur ou le fournisseur a prévu comme utilisation conforme du chariot de manutention l'ascension et la descente de la plate-forme de travail pour atteindre des postes de travail surélevés et que les conditions d'utilisation sont adaptées aux caractéristiques locales de service.*
2. *une stabilité suffisante au renversement sous les conditions de service locales a été prouvée moyennant expertise.*

*Dans le cas des autoleveurs à prise frontale, la charge admissible est considérée comme étant suffisante lorsque*

1. *la surface du plancher de la plate-forme de travail ne dépasse pas les dimensions d'une Euro-palette (1200mm x 800mm).*
2. *le poste debout de la ou des personne(s) transportée(s) se trouve à hauteur du bras de la fourche et que la charge admissible de l'autoleveur à la hauteur de levage correspondant à la hauteur de la plate-forme de travail soulevée représente au moins cinq fois le poids total résultant du poids propre de la plate-forme de travail, du poids des personnes transportées et du poids du chargement supplémentaire.*

*La protection anti-chute est considérée comme étant suffisante lorsque la plate-forme de travail est équipée d'une grille solide (avec une barre au niveau des pieds et des genoux). Cette exigence inclut l'impossibilité de faire pivoter les éléments mobiles de la protection anti-*



chute vers l'extérieur et la possibilité de bloquer cette dernière en position de protection afin d'éviter les changements de position non voulus. En ce qui concerne l'utilisation de câbles et de chaînes comme protection anti-chute, cf. alinéa 4.

Les personnes sur la plate-forme de travail sont protégées contre les risques d'écrasement et de cisaillement par le dispositif de levage si la partie postérieure de la plate-forme est équipée d'une protection du dos impénétrable d'une hauteur minimale de 1,8m, empêchant le contact des doigts avec les points d'écrasement et de cisaillement du dispositif de levage.

(2) Au cas où les assurés seraient appelés à utiliser le dispositif de levage de chariots de manutention pour effectuer des travaux aux rayonnages ou dans des couloirs étroits d'installations de rayonnages impliquant des mouvements ascendants et descendants, l'employeur doit mettre à disposition les plates-formes décrites à l'alinéa 1 permettant de protéger les assurés également contre les risques d'écrasement et de cisaillement entre la plate-forme et les rayonnages.

#### **Modalités d'application (2)**

Les risques d'écrasement et de cisaillement entre la plate-forme et le rayonnage sont à assimiler aux risques d'écrasement et de cisaillement entre la plate-forme et les charge stockées. Les personnes travaillant sur une plate-forme de travail sont protégées contre les risques d'écrasement et de cisaillement par les rayonnages, respectivement les charges stockées sur des plates-formes

- équipées pour chaque personne transportée d'une commande supplémentaire, p.ex. d'une commande à deux mains ou à deux pieds, liant la personne de façon qu'en position de conduite correcte et en respectant sa liberté de mouvement naturel, aucune partie de son corps ne puisse atteindre les points d'écrasement et de cisaillement ou
- équipées d'une enceinte impénétrable d'une hauteur minimale de 1,80m fermée sur tous les côtés protégeant les éléments mobiles de l'enceinte par un blocage de commande de façon que les mouvements de conduite et de levage ne soient possibles qu'en position fermée de l'enceinte.

(3) L'employeur ne peut mettre en service des chariots de manutention à plate-forme de travail que si la communication impeccable entre le conducteur et les personnes sur la plate-forme est assurée.

(4) Il est interdit d'utiliser des plates-formes à entourage formé de câbles ou de chaînes servant de protection anti-chute.

(5) Le poste de conduite debout ne doit pas être surélevé avec des moyens auxiliaires.

(6) Le conducteur doit s'assurer avant le transport ascendant ou descendant de personnes que la plate-forme soit fixée de la fermeture adéquate de l'enceinte.

#### **Modalités d'application (6)**

En règle générale, une fixation adéquate est réalisée par le blocage.

(7) Le conducteur ne doit pas quitter son poste lorsque la plate-forme est en position soulevée.

(8) Le conducteur ne doit pas manœuvrer le chariot de manutention lorsque la plate-forme est occupée. Cette disposition ne s'applique pas

1. aux mouvements de positionnement de précision sur le lieu de service,
2. à la manœuvre d'une plate-forme soulevée juste au-dessus du sol, dans la mesure où il y a une poignée de maintien à l'intérieur de l'engin de la plate-forme et si sa vitesse maximale homologuée ne dépasse pas 16 km/h,
3. aux transtockeurs et aux chariots de manutention de préparation des commandes prévus pour être manœuvrés à charge soulevée dans les allées aux rayonnages.

(9) Lors des mouvements de levage, de descente et de conduite, les assurés sur la plate-forme ne doivent pas se pencher ou effectuer des mouvements de préhension au-delà de la plate-forme.

(10) Les installations techniques pour la communication mises à disposition par l'employeur doivent être utilisées en cas de besoin.

## **E) Dispositions particulières pour le transport de charges pendantes**

### **Transport de charges pendantes**

#### **§ 27**

(1) L'employeur ne peut mettre en service des chariots de manutention pour manœuvrer des charges pendantes que si

1. le constructeur ou le fournisseur a prévu comme emploi conforme une telle manœuvre du chariot de manutention et que les conditions d'utilisation sont adaptées aux caractéristiques locales de service
2. une stabilité suffisante au renversement sous les conditions locales de service a été prouvée moyennant expertise.

- (2) Les charges pendantes doivent être élinguées de manière à éviter le déplacement ou le desserrement inopinés ainsi que l'endommagement du moyen d'élingage.
- (3) Le conducteur doit veiller à ce que les assurés qui conduisent la charge pendante pendant le trajet se trouvent hors de la trajectoire du chariot de manutention et non pas devant la charge dans le sens de la marche. Il est tenu d'observer les assurés qui accompagnent la charge pendant le déplacement.
- (4) Le conducteur doit veiller à ce que les assurés ne soient pas mis en danger par des charges à mouvement pendulaire.
- (5) Les assurés qui accompagnent des charges pendant le mouvement de translation ne doivent se trouver ni sur la trajectoire du chariot de manutention ni devant la charge dans le sens de la marche.
- (6) L'employeur doit mettre à disposition des moyens auxiliaires permettant le transport de charges à mouvement pendulaire. Les assurés doivent utiliser ces moyens en œuvre.

#### *Modalités d'application (6)*

*Peuvent servir comme moyens auxiliaires selon la nature de la charge des câbles ou des barres de retenue.*

## **F) Dispositions particulières pour l'utilisation des chariots de manutention dans des couloirs étroits**

### **Protection d'accès aux couloirs étroits**

#### **§ 28**

- 1) L'employeur ne peut mettre en service des transtockeurs et des chariots de manutention de préparation des commandes que si la présence simultanée de piétons dans les couloirs étroits est empêchée au moyen de mesures constructives ou techniques.

#### *Modalités d'application (1)*

*Cette disposition inclut le blocage de l'accès aux couloirs étroits par les travées de rayonnages extérieures.*

*Sont également considérés comme piétons les conducteurs de chariots de manutention à conducteur à pied équipés d'un poste de conduite et les conducteurs de chariots de manutention de préparation de commandes sans poste de préparation des commandes.*

- (2) Les mesures prévues à l'alinéa 1 ne sont pas requises si les transtockeurs et les chariots de manuten-

tion de préparation de commandes sont conçus de manière à éviter lors de tous les mouvements des équipements dans les couloirs étroits une mise en danger des piétons.

## **Voies et issues de secours**

### **§ 29**

- (1) L'employeur ne peut mettre en service des chariots de manutention dans les couloirs étroits que si la disposition aux rayonnages et le service dans les couloirs étroits sont réglés de manière à ce que les assurés peuvent quitter sans problème les couloirs étroits en cas de danger.
- (2) L'employeur doit veiller à empêcher l'accès aux rayonnages par les issues de secours – sauf en cas d'urgence. Cette disposition ne s'applique pas si les issues de secours sont protégées conformément au § 28, alinéa 1.
- (3) L'employeur doit veiller à ne pas utiliser comme voies de circulation les allées transversales destinés à servir exclusivement de chemin de fuite aux rayonnages.

## **Allées transversales**

### **§ 30**

- (1) L'employeur n'est pas autorisé à mettre en service des transtockeurs et des chariots de manutention de préparation de commandes dans des couloirs étroits croisés par des allées transversales.
- (2) L'alinéa 1 ne s'applique pas aux allées transversales servant exclusivement d'issue de secours si des mesures constructives ou techniques empêchant l'exposition au risque des assurés lors du croisement des couloirs étroits ont été prises.

## **Espacement**

### **§ 31**

L'employeur ne peut prévoir plus d'un transtockeur ou chariot de manutention de préparation de commandes dans un couloir étroit que si la collision des véhicules est empêchée par des dispositifs fonctionnant en automatique.

## **Signalisation des interdictions d'accès**

### **§ 32**

L'employeur est tenu d'indiquer clairement les interdictions d'accès aux piétons.

## Séjour de piétons

### § 33

- (1) L'employeur doit charger expressément les assurés appelés à accéder pour des raisons de service aux couloirs étroits afin d'y effectuer des travaux de stockage ou auxiliaires.
- (2) Les assurés ne doivent accéder aux couloirs étroits afin d'y effectuer des travaux de stockage ou auxiliaires qu'à condition d'avoir été chargés par l'employeur de le faire.

#### Modalités d'application (1) et (2)

Concernant les «travaux auxiliaires», cf. instruction de mise en œuvre du § 34.

- (3) Les assurés ne peuvent accéder aux couloirs étroits afin d'y effectuer des travaux de stockage que s'il n'y a pas de transtockeurs ou de chariots de manutention de préparation de commandes dans les allées. Cette disposition ne s'applique pas au cas où la présence simultanée de transtockeurs et de chariots de manutention de préparation de commandes et de piétons dans les couloirs étroits serait prévue comme pratique conforme.

#### Modalités d'application (3)

La présence prévue pour des raisons de service suppose la mise en œuvre de mesures efficaces conformément au du § 28, alinéa 2.

## Travaux auxiliaires

### § 34

#### Modalités d'application (§ 34)

Les travaux auxiliaires sont des travaux inévitables ne faisant pas partie intégrante des travaux de rayonnage, mais qui sont nécessaires pour le fonctionnement conforme aux rayonnages, tels que les travaux de mise en état, les inventaires et les activités de contrôle.

- (1) L'employeur doit prévoir pour les travaux auxiliaires dans les couloirs étroits des installations permettant de bloquer l'accès des transtockeurs ou des chariots de manutention de préparation de commandes aux rayonnages. Il est tenu d'assurer la protection de ces installations contre l'enlèvement non autorisé ou erroné.
- (2) Les assurés ne peuvent accéder aux couloirs étroits afin d'y effectuer des travaux auxiliaires que si
  1. les transtockeurs ou les chariots de manutention de préparation de commandes ont quitté le couloir étroit ou, au cas où ils ne pourraient le quitter pour des raisons de service, s'ils ont été mis en arrêt et

2. si l'accès des transtockeurs ou des chariots de manutention de préparation de commandes aux rayonnages est bloqué au moyen d'installations conformément à l'alinéa 1 et que ces installations sont protégées contre l'enlèvement non autorisé ou erroné.

Le blocage ne pourra être annulé que par une personne chargée expressément à cet effet par l'employeur et seulement après l'évacuation du couloir étroit par les assurés.

## Travaux avec des transtockeurs et des chariots de manutention de préparation des commandes

### § 35

- (1) Il est interdit d'entrer avec des transtockeurs ou des chariots de manutention de préparation de commandes dans les couloirs où on aperçoit des piétons. Cette disposition ne s'applique pas si la présence simultanée des transtockeurs et des chariots de manutention de préparation de commandes et des piétons dans les couloirs étroits s'impose pour des raisons de service et si les transtockeurs et les chariots de manutention de préparation de commandes sont équipés d'installations automatiques freinant les mouvements dangereux et provoquant l'arrêt en temps utile en cas de présence de personnes dans la zone de danger.
- (2) La conduite avec l'organe porte-charge et le poste de conduite ou de commande soulevé dans les couloirs étroits est uniquement autorisée si la voie est dégagée d'obstacles et libre de cavités.
- (3) Les charges doivent être déposées dans les rayonnages que de façon à ne pas avancer dans la zone de conduite des chariots de manutention.
- (4) Lors de la manœuvre dans les couloirs étroits, il faut veiller à ne pas heurter les rayonnages et les marchandises y stockées.
- (5) Les couloirs étroits doivent être quittés à vitesse minimale et si l'organe porte-charge n'est pas élevé au-dessus de la garde au sol. Aux fins de course des fonds des culs-de-sac il faut manoeuvrer à vitesse minimale.

## Trafic en transit

### § 36

L'employeur doit veiller à ce que les couloirs étroits ne soient pas utilisés pour le trafic en transit.

## V. Contrôle

---

### Contrôles périodiques

#### § 37

- (1) L'employeur doit assurer que les chariots de manutention dans les couloirs étroits font l'objet de contrôles réguliers, mais au moins une fois par an par un expert en la matière.

#### *Modalités d'application (1)*

*Cette disposition inclut les équipements auxiliaires qui ne font pas partie intégrante du chariot de manutention.*

- (2) L'employeur doit veiller à ce que les dispositifs de protection exigés pour la mise en service de chariots de manutention dans les couloirs étroits font l'objet d'un contrôle quotidien. Cette disposition ne s'applique pas au cas où une panne du dispositif de sécurité serait affichée automatiquement et clairement visible pour les opérateurs.

### Etendue des contrôles

#### § 38

Les contrôles périodiques doivent s'étendre à la vérification de l'état des éléments de construction et des installations, à l'intégralité et l'efficacité des dispositifs de sécurité et à la documentation complète du résultat de contrôle.

### Certificat de contrôle

#### § 39

- (1) L'employeur doit établir un certificat concernant les contrôles périodiques. Un tel certificat de contrôle doit indiquer:
1. la date et l'étendue des contrôles avec indication de contrôles partiels éventuellement en suspens,
  2. le résultat du contrôle avec l'indication des non conformités constatées,
  3. l'avis concernant d'éventuelles réserves quant à la continuation de l'exploitation,
  4. les indications de contrôles supplémentaires nécessaires,
  5. le nom et l'adresse du contrôleur.

Pour les chariots de manutention à conduite manuelle le certificat de contrôle ne doit être établi qu'à la demande de l'Association d'assurance contre les accidents.

- (2) L'employeur doit veiller à faire inscrire l'élimination des non conformités constatées dans le certificat de contrôle.

- (3) L'employeur doit permettre la consultation des certificats de contrôle en cas de besoin.

#### *Modalités d'application (3)*

*Afin de permettre la consultation en cas de besoin, il est recommandé de garder le certificat de contrôle le plus près possible de l'endroit concerné. En cas de chariots de manutention loués ou empruntés, il suffit le cas échéant de prévoir une copie du certificat de contrôle le plus récent. Dans tous les cas, il faut présenter l'original du certificat à la demande de l'association d'assurance contre les accidents.*

# VI. Amendes d'ordre

---

## Amendes d'ordre

### § 40

Les employeurs et les assurés qui n'observent pas les prescriptions de prévention des accidents sont passibles, en application de l'article 154 du Code des assurances sociales, d'une amende d'ordre à prononcer par le comité-directeur de l'Association d'assurance contre les accidents.

# VII. Entrée en vigueur

---

## Entrée en vigueur

### § 41

Le présent chapitre des prescriptions de prévention des accidents entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2001. A la même date les dispositions du chapitre «Chariots de manutention» des prescriptions de prévention des accidents en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> août 1983, sous réserve du § 3 alinéa 3, sont abrogées.

# Annexe:

## Prescription de prévention des accidents relatives aux chariots de manutention approuvée par le gouvernement le 26 mai 1982

---

### § 5

(1) Les chariots de manutention et leurs remorques doivent être munis d'une plaque du constructeur portant les indications suivantes:

1. Nom du constructeur ou du fournisseur
2. Type
3. Année de construction
4. Numéro de construction
5. Charge maximale admissible
6. Poids à vide

(2) Dans le cas de chariots transporteurs, les indications de la plaque du constructeur peuvent se limiter à celles prévues à l'alinéa (1), no 1 et 5.

(3) Dans le cas de chariots dont le mécanisme de levage se trouve à l'extérieur (chariots de manutention à fourche), la charge maximale admissible doit être indiquée pour au moins trois distances du centre d'application des charges.

(4) Les appareils accessoires destinés à servir comme porte-charge des chariots de manutention à mécanisme de levage extérieur doivent être munis d'une plaque du constructeur avec les indications suivantes:

1. Nom du constructeur ou du fournisseur
2. Type
3. Poids de la charge maximale admissible
4. Poids à vide
5. Indication: «Attention à la limite de charge du chariot de manutention mus par force motrice».

### § 6

(1) Les chariots de manutention mus par force motrice doivent être équipés d'un frein de manœuvre à action mécanique et, si celui-ci ne peut pas être arrêté, d'un frein supplémentaire pour le stationnement. Le frein de manœuvre à action mécanique et le frein supplémentaire pour le stationnement doivent être conçus de manière à prévenir même sur une voie de circula-

tion en pente tout mouvement non intentionnel du chariot de manutention.

(2) En cas de chariots de manutention à commande hydrostatique, on peut renoncer au frein de manœuvre à action mécanique spécial si la force hydrostatique assure un effet de freinage suffisant. Le frein supplémentaire pour le stationnement est cependant indispensable.

(3) Les chariots de manutention avec remorques doivent être conçus de manière à garantir un freinage en toute sécurité du convoi.

### § 7

Les chariots de manutention mus par force motrice doivent être équipés d'un dispositif de protection empêchant la mise en marche non autorisée.

### § 8

En cas d'un éclairage insuffisant des voies de circulation, les chariots de manutention mus par force motrice doivent être équipés, d'une installation d'éclairage suffisante et appropriée aux conditions de service (phares et feux arrières).

### § 9

Les chariots de manutention mus par force motrice doivent être équipés d'un avertisseur sonore. Cette disposition ne s'applique pas aux chariots de manutention conduits par un conducteur à pied.

### § 10

Les chariots de manutention mus par force motrice et leurs remorques doivent être équipés d'un siège de conducteur si un deuxième passager prend place.

### § 11

Les attelages pour remorques doivent être conçus et construits de façon à prévenir tout détachement inopiné. La timonerie de la remorque ne doit pas pouvoir toucher le sol.

### § 11a

Les chariots de manutention doivent être conçus de manière à assurer au conducteur une bonne visibilité sur la voie, le dispositif de levage et la charge.

## § 12

Dans le cas de chariots de manutention dont le mécanisme de levage est actionné par force motrice, la levée doit être limitée par des dispositifs à effet automatique pour les positions de fin de course supérieure et inférieure de l'organe porte-charge. Cette disposition ne s'applique pas à la position de fin de course si l'organe porte-charge est descendu sans force motrice.

## § 13

Les chariots de manutention utilisés lors de travaux de montage dont la levée dépasse 1 m doivent posséder un organe porte-charge muni d'une plate-forme avec garde-corps et plinthe de butée. Cette plate-forme doit être conçue de manière à exclure tout risque de coinçage entre le mât de levée et la plate-forme.

## § 14

Les chariots de manutention dont le mécanisme de levage se trouve à l'extérieur et dont la hauteur de levée est supérieure à 2 mètres, doivent être munis d'un panneau durable et bien visible interdisant le stationnement sous la charge.

## § 15

- (1) Dans le cas de transporteurs à levier, la liaison entre le timon-levier et la plate-forme doit être munie d'un dispositif de sécurité qui les empêche de se détacher de façon spontanée.
- (2) Les chariots à levier et les chariots de manutention doivent être équipés de manière à éviter tout mouvement du timon-levier vers le haut ou vers le bas.

## § 16

- (1) Les chariots mus par force motrice conduits par un conducteur à pied doivent freiner automatiquement dès que le conducteur lâche le dispositif de commande.
- (2) La vitesse maximale de ces chariots doit être limitée à 6 km/h.
- (3) Les roues de commande et les roues pivotantes doivent être encastrées dans le châssis ou protégées de manière à éviter toute blessure aux pieds.
- (4) Le timon-levier des chariots pour conducteur à pied doit être disposé de manière à éviter que lors de la conduite en direction du timon-levier le conducteur ne puisse pas être coincé par celui-ci.

## § 16a

Les chariots mus par force motrice équipés pour la commande par conducteur à pied doivent seulement avoir un poste de transport de personnes que si la personne transportée est suffisamment protégée par le cadre du châssis dans la direction de course donnée. La com-

mande du dispositif d'empilage doit uniquement pouvoir être actionnée lorsque le conducteur a quitté sa place sur le chariot de manutention.

## § 17

- (1) Les chariots avec poste de conduite doivent être conçus de façon à ce que le mécanisme de marche soit immédiatement débrayé et le frein automatiquement bloqué si le conducteur quitte le poste de conduite. Le mécanisme de marche ne doit pas pouvoir s'embrayer automatiquement lorsqu'on remet les pieds sur le plancher du poste de conduite.
- (2) Afin de protéger suffisamment le conducteur, le poste de conduite doit être protégé par des boucliers pare-chocs et par des protecteurs latéraux ou frontaux, s'il n'est pas installé à l'intérieur du châssis.
- (3) Le plancher du poste de conduite ne doit pas être glissant. S'il sert en même temps de pédale de commande et de direction, il doit être pourvu d'un rebord de protection relevé ou renflé de façon que le conducteur ne puisse pas glisser du pied.
- (4) Les poignées des leviers de commande doivent être à l'intérieur du poste de conduite. Si le mode de construction ne le permet pas, les leviers situés à l'extérieur du poste de conduite doivent être munis d'une protection adéquate des mains.
- (5) La vitesse maximale doit être limitée à 16 km/h.

## § 18

Le siège du conducteur doit être conçu ou être installé à l'intérieur du châssis de façon à ce que le conducteur soit suffisamment protégé.

## § 19

- (1) Les chariots de manutention à fourche doivent être munis d'une protection spéciale au-dessus du poste de conduite, s'il y a risque de chute des marchandises sur le conducteur lors de l'empilage.
- (2) L'organe porte-charge des chariots de manutention à fourche utilisés pour le transport de petites pièces doit être muni d'une grille de protection empêchant la chute des pièces sur le conducteur.