

PROJET
FINAL

NORME
INTERNATIONALE

ISO/FDIS
3691-6

ISO/TC 110/SC 2

Secrétariat: SIS

Début de vote:
2021-03-04

Vote clos le:
2021-05-27

Chariots de manutention — Exigences de sécurité et vérification —

Partie 6: Transporteurs de charges et de personnel

iTeh STANDARD PREVIEW
*Industrial trucks — Safety requirements and verification —
Part 6: Burden and personnel carriers*
(standards.iteh.ai)

ISO/FDIS 3691-6

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a06f1c/iso-fdis-3691-6>

LES DESTINATAIRES DU PRÉSENT PROJET SONT INVITÉS À PRÉSENTER, AVEC LEURS OBSERVATIONS, NOTIFICATION DES DROITS DE PROPRIÉTÉ DONT ILS AURAIENT ÉVENTUELLEMENT CONNAISSANCE ET À FOURNIR UNE DOCUMENTATION EXPLICATIVE.

OUTRE LE FAIT D'ÊTRE EXAMINÉS POUR ÉTABLIR S'ILS SONT ACCEPTABLES À DES FINS INDUSTRIELLES, TECHNOLOGIQUES ET COMMERCIALES, AINSI QUE DU POINT DE VUE DES UTILISATEURS, LES PROJETS DE NORMES INTERNATIONALES DOIVENT PARFOIS ÊTRE CONSIDÉRÉS DU POINT DE VUE DE LEUR POSSIBILITÉ DE DEVENIR DES NORMES POUVANT SERVIR DE RÉFÉRENCE DANS LA RÉGLEMENTATION NATIONALE.

TRAITEMENT PARALLÈLE ISO/CEN



Numéro de référence
ISO/FDIS 3691-6:2021(F)

© ISO 2021

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO/FDIS 3691-6
<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a06f1c/iso-fdis-3691-6>



DOCUMENT PROTÉGÉ PAR COPYRIGHT

© ISO 2021

Tous droits réservés. Sauf prescription différente ou nécessité dans le contexte de sa mise en œuvre, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, ou la diffusion sur l'internet ou sur un intranet, sans autorisation écrite préalable. Une autorisation peut être demandée à l'ISO à l'adresse ci-après ou au comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur.

ISO copyright office
Case postale 401 • Ch. de Blandonnet 8
CH-1214 Vernier, Genève
Tél.: +41 22 749 01 11
E-mail: copyright@iso.org
Web: www.iso.org

Publié en Suisse

Sommaire

Page

Avant-propos.....	v
Introduction.....	vii
1 Domaine d'application	1
2 Références normatives	1
3 Termes et définitions	2
4 Exigences de sécurité et/ou mesures de protection	3
4.1 Généralités.....	3
4.1.1 Exigences globales.....	3
4.1.2 Conditions climatiques normales.....	3
4.1.3 Exigences électriques.....	3
4.1.4 Arêtes et angles.....	3
4.1.5 Composants à accumulation d'énergie.....	4
4.2 Démarrage/déplacement.....	4
4.2.1 Démarrage non autorisé.....	4
4.2.2 Mouvement involontaire.....	4
4.2.3 Indicateur de vitesse.....	4
4.3 Freins.....	4
4.3.1 Généralités.....	4
4.3.2 Transporteurs à conducteur debout.....	5
4.3.3 Défaillance de l'alimentation en énergie.....	5
4.4 Actionneurs des organes de service.....	5
4.4.1 Généralités.....	5
4.4.2 Commandes de roulage et de freinage.....	5
4.4.3 Commandes de direction.....	7
4.4.4 Marquage.....	7
4.5 Systèmes de puissance et accessoires.....	7
4.5.1 Systèmes d'échappement et de refroidissement.....	7
4.5.2 Réservoir de carburant.....	7
4.5.3 Accès au moteur et autres compartiments.....	8
4.5.4 Transporteurs à gaz de pétrole liquéfié (GPL).....	8
4.6 Positions du conducteur et des passagers.....	10
4.6.1 Dimensions.....	10
4.6.2 Plancher du compartiment.....	11
4.6.3 Sièges.....	12
4.6.4 Protection contre les brûlures.....	13
4.6.5 Protection contre l'écrasement, le cisaillement et l'emprisonnement.....	13
4.7 Stabilité.....	13
4.8 Dispositifs de protection.....	13
4.8.1 Dispositif d'avertissement.....	13
4.8.2 Dispositifs pour le remorquage.....	13
4.8.3 Roues biflasques à pneumatiques gonflables.....	14
4.8.4 Dispositifs de retenue de la batterie.....	14
4.8.5 Exigences pour la batterie de traction.....	14
4.9 Visibilité/éclairage.....	14
4.9.1 Visibilité.....	14
4.9.2 Éclairage.....	15
4.10 Conditions environnementales.....	15
4.10.1 Cabine du conducteur.....	15
4.10.2 Émissions sonores.....	15
4.10.3 Vibrations.....	16
4.10.4 Compatibilité électromagnétique (CEM).....	16
4.11 Transport.....	16
4.11.1 Emplacement pour points de levage et/ou d'élingage.....	16

4.11.2	Points d'arrimage.....	16
4.11.3	Elingage des accessoires amovibles.....	16
5	Vérification des exigences de sécurité et/ou des mesures de protection.....	16
5.1	Généralités.....	16
5.2	Vérification fonctionnelle.....	17
6	Informations pour l'utilisation.....	17
6.1	Généralités.....	17
6.2	Notice(s) d'instructions.....	17
6.2.1	Concernant le transporteur.....	17
6.2.2	Fonctionnement du transporteur.....	17
6.2.3	Entretien et maintenance du transporteur.....	19
6.2.4	Transport, mise en service et stockage.....	19
6.2.5	Modification du chariot.....	19
6.3	Marquage.....	20
6.3.1	Plaques d'information.....	20
6.3.2	Marquage des commandes.....	20
6.3.3	Autres informations.....	20
Annexe A	(informative) Liste des phénomènes dangereux significatifs.....	22
Annexe ZA	(informative) Relation entre la présente Norme européenne et les exigences essentielles concernées de la Directive 2006/42/CE.....	27
Bibliographie	31

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO/FDIS 3691-6

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a06f1c/iso-fdis-3691-6>

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (IEC) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les procédures utilisées pour élaborer le présent document et celles destinées à sa mise à jour sont décrites dans les Directives ISO/IEC, Partie 1. Il convient, en particulier de prendre note des différents critères d'approbation requis pour les différents types de documents ISO. Le présent document a été rédigé conformément aux règles de rédaction données dans les Directives ISO/IEC, Partie 2 (voir www.iso.org/directives).

L'attention est attirée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. L'ISO ne saurait être tenue pour responsable de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence. Les détails concernant les références aux droits de propriété intellectuelle ou autres droits analogues identifiés lors de l'élaboration du document sont indiqués dans l'Introduction et/ou dans la liste des déclarations de brevets reçues par l'ISO (voir www.iso.org/brevets).

Les appellations commerciales éventuellement mentionnées dans le présent document sont données pour information, par souci de commodité, à l'intention des utilisateurs et ne sauraient constituer un engagement.

Pour une explication de la nature volontaire des normes, la signification des termes et expressions spécifiques de l'ISO liés à l'évaluation de la conformité, ou pour toute information au sujet de l'adhésion de l'ISO aux principes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) concernant les obstacles techniques au commerce (OTC), voir le lien suivant: www.iso.org/iso/fr/avant-propos.html.

Le présent document a été élaboré par le Comité Technique ISO/TC 110, *Chariots de manutention*, Sous-comité SC 2, *Sécurité des chariots de manutention automoteurs*, en collaboration avec le Comité Technique CEN/TC 150, *Chariots industriels – Sécurité*, du Comité Européen de Normalisation (CEN) conformément à l'accord de coopération technique entre l'ISO et le CEN (Accord de Vienne).

Il convient que tout retour d'information ou questions sur le présent document soit adressé à l'organisme national de normalisation de l'utilisateur. Une liste complète de ces organismes peut être consultée à l'adresse www.iso.org/members.html.

Cette deuxième édition annule et remplace la première édition (ISO 3691-6:2013), qui a fait l'objet d'une révision technique.

Les principales modifications par rapport à l'édition précédente sont les suivantes:

- l'introduction a été modifiée;
- dans tout le document, les anciennes références à l'ISO 5053 ont été mises à jour en ISO 5053-1 et les références à l'ISO/TS 3691-7 en EN 16307-6;
- en [4.7](#), les exigences de stabilité ont été modifiées en ISO 22915-17;
- en [4.6.3.1](#), l'amplitude pour le réglage du poids du siège a été modifiée en «52 kg à 114 kg»;
- en [4.6.3.3](#), les exigences pour les dispositifs de retenue et les mains courantes ont été clarifiées;
- en [6.2.2.1](#), l'élément de liste t) a été ajouté;
- en [6.2.5](#), l'ancienne exigence a été remplacée par une référence aux exigences régionales hors Europe dans l'ISO/TS 3691-8.

Une liste de toutes les parties de la série ISO 3691 se trouve sur le site Web de l'ISO.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO/FDIS 3691-6

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a061c/iso-fdis-3691-6>

Introduction

Le présent document est une norme de type C tel que mentionné dans l'ISO 12100:2010.

Le présent document concerne, en particulier, les groupes de parties prenantes suivants représentant les acteurs du marché dans le domaine de la sécurité des machines:

- fabricants de machines (petites, moyennes et grandes entreprises);
- organismes de santé et de sécurité (autorités réglementaires, organismes de prévention des risques professionnels, surveillance du marché, etc.).

D'autres partenaires peuvent être concernés par le niveau de sécurité des machines atteint à l'aide du document par les groupes de parties prenantes mentionnées ci-dessus:

- utilisateurs de machines/employeurs (petites, moyennes et grandes entreprises);
- utilisateurs de machines/salariés (par exemple, syndicats de salariés, organisations représentant des personnes ayant des besoins particuliers);
- prestataires de services, par exemple, sociétés de maintenance (petites, moyennes et grandes entreprises);
- consommateurs (dans le cas de machines destinées à être utilisées par des consommateurs).

Les groupes de parties prenantes mentionnés ci-dessus ont eu la possibilité de participer à l'élaboration du présent document.

Les machines concernées et l'étendue des phénomènes dangereux, situations dangereuses ou événements dangereux couverts sont indiquées dans le domaine d'application du présent document.

Lorsque les spécifications de cette norme de type C sont différentes de celles énoncées dans les normes de type A ou les normes de type B, les spécifications de la présente norme de type C prévalent sur celles des autres normes pour les machines ayant été conçues et fabriquées conformément aux spécifications de la présente norme de type C.

Le présent document ne répète pas toutes les règles techniques constituant l'état de l'art et qui sont applicables au matériau utilisé pour fabriquer le chariot de manutention. Une référence à l'ISO 12100 est également nécessaire.

Structure

Un important progrès au cours du travail sur la série ISO 3691 a consisté en l'accord pour mettre en place une nouvelle structure de Normes internationales relatives aux chariots de manutention ayant d'une part des normes de base pour tous les types de chariots et d'autre part des normes indépendantes pour couvrir les fonctions spécifiques respectives des chariots de manutention, par exemple, la visibilité, le bruit, les vibrations, les exigences électriques, etc.

Pertinence mondiale

Depuis le début, la tâche du groupe de travail a été de réviser l'ISO 3691:1980 et d'instaurer des normes de base mondiales pour s'aligner avec les principales réglementations, par exemple, de l'Union Européenne, du Japon, de l'Australie et de l'Amérique du Nord.

Un gros effort a été fait pour développer une Norme internationale mondialement pertinente. Cet objectif a été atteint pour la plupart des problèmes. Pour plusieurs domaines pouvant être sources de problèmes, des compromis ont été nécessaires et seront nécessaires dans le futur. Lorsqu'il reste des exigences régionales divergentes, elles sont traitées par la série EN 16307 et l'ISO/TS 3691-8:2019.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO/FDIS 3691-6

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a061c/iso-fdis-3691-6>

Chariots de manutention — Exigences de sécurité et vérification —

Partie 6:

Transporteurs de charges et de personnel

1 Domaine d'application

Le présent document donne les exigences de sécurité et les moyens de leur vérification pour les chariots automoteurs conçus pour le transport de charges sans levage, tels que définis dans l'ISO 5053-1:2020, et/ou les transporteurs de personnel, ayant trois roues ou plus, d'une vitesse maximale ne dépassant pas 56 km/h et d'une capacité de charge ne dépassant pas 5 000 kg (ci-après désignés transporteurs ou chariots).

Le présent document est applicable aux chariots équipés d'une plate-forme (qui peut être inclinable) à des fins de transport de matériaux ou d'un nombre de sièges à des fins de transport de passagers.

Il ne s'applique pas aux:

- véhicules destinés principalement aux opérations de terrassement ou de traction sur route;
- chariots sans conducteur; ([standards.iteh.ai](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a06f1c/iso-fdis-3691-6))
- chariots commandés par conducteur à pied;
- voiturettes de golf, (<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/d5fa6876-7623-43e6-9f99-742195a06f1c/iso-fdis-3691-6>)
- tracteurs ayant une barre de traction tractant jusqu'à 20 000 N équipés d'une plate-forme aux fins de transport de matériaux.

Le présent document traite de tous les phénomènes dangereux, situations dangereuses ou événements dangereux significatifs, tels qu'énumérés dans l'Annexe A, pertinents pour les machines couvertes lorsqu'elles sont utilisées comme prévu et dans les conditions de mauvaise utilisation qui sont raisonnablement prévisibles prévues par le fabricant.

Le présent document ne traite pas des phénomènes dangereux dus au risque de rupture pendant le fonctionnement.

Il n'établit pas d'exigences pour les phénomènes dangereux qui peuvent apparaître lors de l'utilisation des chariots sur des voies publiques ou en fonctionnement en atmosphères explosibles

Il n'établit pas d'exigences pour fournir des extincteurs.

Des exigences régionales, supplémentaires aux exigences données dans le présent document, sont traitées dans l'EN 16307-6:2014 et l'ISO/TS 3691-8:2019.

2 Références normatives

Les documents suivants sont cités dans le texte de sorte qu'ils constituent, pour tout ou partie de leur contenu, des exigences du présent document. Pour les références datées, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

ISO 2867:2011, *Engins de terrassement — Moyens d'accès*

ISO/FDIS 3691-6:2021(F)

ISO 3287:1999, *Chariots de manutention automoteurs — Symboles pour les organes de commandes de l'opérateur et autres dispositifs indicateurs*

ISO 3411:2007, *Engins de terrassement — Dimensions des opérateurs et espace enveloppe minimal pour les opérateurs*

ISO 3795:1989, *Véhicules routiers et tracteurs et matériels agricoles et forestiers — Détermination des caractéristiques de combustion des matériaux intérieurs*

ISO 5010:2019, *Engins de terrassement — Engins équipés de pneumatiques — Systèmes de direction*

ISO 5053-1:2020, *Chariots de manutention — Vocabulaire — Partie 1: Types de chariots de manutention*

ISO 6292:2020, *Chariots de manutention et tracteurs industriels automoteurs — Performance de freinage et résistance des éléments de frein*

ISO 12100:2010, *Sécurité des machines — Principes généraux de conception — Appréciation du risque et réduction du risque*

ISO 13564-1:2012, *Chariots de manutention automoteurs — Méthodes d'essai pour la vérification de la visibilité — Partie 1: Chariots à conducteur assis et debout et chariots à portée variable ayant une capacité allant jusqu'à 10 t incluses*

ISO 13849-1:2006, *Sécurité des machines — Parties des systèmes de commande relatives à la sécurité — Partie 1: Principes généraux de conception*

ISO 15870:2000, *Chariots de manutention automoteurs — Signaux de sécurité et de danger — Principes généraux*

ISO 20898:2008, *Chariots de manutention — Exigences électriques*

ISO 21281:2005, *Construction et configuration des pédales des chariots de manutention automoteurs à conducteurs assis — Règles de construction et de configuration des pédales*

ISO 24135-1:2006, *Chariots de manutention — Spécifications et méthodes d'essai pour les systèmes de retenue de l'opérateur — Partie 1: Ceintures de sécurité ventrales*

ISO 22915-17:2020, *Chariots de manutention — Vérification de la stabilité — Partie 17: Tracteurs, transporteurs de charges et de personnel*

3 Termes et définitions

Pour les besoins du présent document, les termes et définitions donnés dans l'ISO 5053-1:2020, l'ISO 12100:2010 ainsi que les suivants s'appliquent:

L'ISO et l'IEC tiennent à jour des bases de données terminologiques destinées à être utilisées en normalisation, consultables aux adresses suivantes:

- ISO Online browsing platform: disponible à l'adresse <https://www.iso.org/obp>
- IEC Electropedia: disponible à l'adresse <https://www.electropedia.org/>

3.1 transporteur de charges transporteur de personnel

machine mobile à moteur, qui n'est pas à chargement automatique, utilisée pour le transport de matériaux et/ou de personnel sur des surfaces intérieures ou extérieures améliorées, mais non destinée à l'utilisation sur des voies publiques

3.2**conducteur**

personne désignée, formée et autorisée, qui est responsable du déplacement et du fonctionnement du transporteur et, en fonction du type de transporteur, qui peut être transportée par le transporteur, ou qui peut accompagner le chariot à pied ou qui peut être à distance du chariot (commandes à distance par câbles, radio etc.)

3.3**position normale de conduite**

position dans laquelle le conducteur est en mesure de commander toutes les fonctions pour la conduite telle que définie par le fabricant

3.4**capacité de charge**

charge maximale, y compris le conducteur et les passagers

3.5**capacité**

conducteur et nombre de passagers autorisé par le fabricant

4 Exigences de sécurité et/ou mesures de protection**4.1 Généralités****4.1.1 Exigences globales**

Les chariots doivent être conformes aux exigences de sécurité et/ou aux mesures de protection du présent article. En complément, le chariot doit être conçu conformément aux principes de l'ISO 12100:2010 pour les phénomènes dangereux pertinents mais non significatifs qui ne sont pas traités dans le présent document.

4.1.2 Conditions climatiques normales

Pour le fonctionnement du chariot, les conditions climatiques suivantes s'appliquent:

- température ambiante moyenne pour service continu: +25 °C
- température ambiante maximale, courte durée (jusqu'à 1 h): +40 °C
- température ambiante la plus basse pour les chariots destinés à l'utilisation dans des conditions normales en intérieur: +5 °C
- température ambiante la plus basse pour les chariots destinés à l'utilisation dans des conditions normales en extérieur: -20 °C
- altitude: jusqu'à 2 000 m

4.1.3 Exigences électriques

Les systèmes et équipements électriques doivent être conformes à l'ISO 20898:2008. Cependant, des exigences régionales peuvent exister (voir l'EN 16307-6:2014 et l'ISO/TS 3691-8:2019).

4.1.4 Arêtes et angles

Il ne doit y avoir aucune arête ou angle vif donnant lieu à un phénomène dangereux dans la zone du conducteur en position normale de conduite ou dans la zone d'entrée et de sortie des conducteurs ou des passagers et pendant le fonctionnement normal et les vérifications quotidiennes.

4.1.5 Composants à accumulation d'énergie

Les composants qui emmagasinent l'énergie et qui causeraient un risque pendant le retrait ou le démontage, par exemple, accumulateur hydraulique ou freins à ressort, doivent être munis d'un moyen de dissipation de l'énergie avant retrait ou démontage.

4.2 Démarrage/déplacement

4.2.1 Démarrage non autorisé

Les transporteurs doivent être munis d'un dispositif (par exemple, une clé, un code, une carte magnétique) qui empêche le démarrage sans ce dispositif.

4.2.2 Mouvement involontaire

4.2.2.1 Frein de stationnement

Un frein de stationnement doit être fourni conforme à [4.3.1](#).

4.2.2.2 Transporteurs à moteur à combustion interne

Les transporteurs à moteur à combustion interne doivent être équipés d'un dispositif qui empêche le moteur de démarrer lorsque la transmission est engagée.

4.2.2.3 Commandes de roulage

Les commandes de roulage des transporteurs à moteur à combustion interne doivent être disposées de sorte que, sur un sol plan, le transporteur ne se déplace pas depuis la position de repos tant que la transmission n'a pas été engagée.

4.2.2.4 Déplacement motorisé

Le déplacement motorisé du transporteur à conducteur porté doit être possible uniquement si le conducteur est en position normale de conduite.

Le déplacement motorisé ne doit pas se produire automatiquement lorsque le conducteur revient à la ou aux positions normales de conduite sans une opération supplémentaire, par exemple, en exigeant la réinitialisation de la commande de direction ou la réactivation de la commande de vitesse, etc.

4.2.2.5 Boîte de vitesse manuelle et pédale d'embrayage manuelle

Un transporteur muni d'une boîte de vitesse manuelle de type automobile et d'une pédale d'embrayage manuelle satisfait aux exigences de [4.2.2.2](#) et [4.2.2.4](#).

4.2.3 Indicateur de vitesse

Un indicateur de vitesse doit être fourni sur les transporteurs à conducteur porté qui ont une vitesse de roulage maximale supérieure à 25 km/h.

4.3 Freins

4.3.1 Généralités

Tous les transporteurs doivent être conçus avec des freins de service et de stationnement conformes à l'ISO 6292:2020. Le frein de stationnement doit être équipé d'un système empêchant un relâchement involontaire.

Le frein d'urgence est sujet à des exigences régionales, supplémentaires aux exigences du présent document (voir l'EN 16307-6:2014 et l'ISO/TS 3691-8:2019).

4.3.2 Transporteurs à conducteur debout

Les transporteurs à conducteur debout doivent être équipés d'un système de frein qui s'engage automatiquement lors du relâchement de la commande d'actionnement du frein par l'opérateur. Ce système peut servir de frein de service et de stationnement.

4.3.3 Défaillance de l'alimentation en énergie

Une défaillance de l'alimentation en énergie pour le relâchement des freins ne doit pas entraîner une perte de freinage pour les freins à actionnement automatique. Le frein doit être automatiquement appliqué dans le cas d'une défaillance de l'alimentation en énergie de ce système de frein.

4.4 Actionneurs des organes de service

4.4.1 Généralités

4.4.1.1 Cohérence avec les mouvements du transporteur

Le mouvement de ces commandes, lorsque cela est réalisable, doit correspondre aux mouvements du transporteur utilisé. Il doit s'inscrire dans le périmètre d'encombrement du transporteur ou du timon.

4.4.1.2 Conducteurs multiples

Si des positions de conduite supplémentaires sont montées, c'est-à-dire plus d'un conducteur, le fonctionnement de ces commandes doit uniquement être possible depuis une position de conduite à la fois, à l'exception du bouton de déconnexion d'urgence qui doit être actionnable depuis toutes les positions.

4.4.1.3 Positions de conduite multiples

Si plus d'une position de conduite est montée pour un seul conducteur, l'utilisation des commandes d'une position de conduite doit empêcher l'utilisation des commandes des autres positions de conduite, à l'exception du bouton de déconnexion d'urgence qui doit être actionnable depuis toutes les positions.

4.4.2 Commandes de roulage et de freinage

4.4.2.1 Généralités

Le mouvement de la commande de fonctionnement de la vitesse doit être conçu de sorte qu'une augmentation du mouvement de la commande augmente la vitesse de roulage. Lorsque la commande est relâchée, elle doit revenir au point neutre de l'actionneur de la commande.

4.4.2.2 Transporteurs à conducteur assis

Les commandes de roulage et de freinage actionnées par des pédales doivent être conformes à l'ISO 21281:2005.

4.4.2.3 Verrouillage du différentiel

Pour les transporteurs munis d'un verrouillage à pédale du différentiel, l'appui sur la pédale doit verrouiller le différentiel et il doit être déverrouillé par relâchement de la pédale. Il doit être possible de déverrouiller le différentiel lorsque le chariot est en mouvement.