

ILNAS

Institut luxembourgeois de la normalisation
de l'accréditation, de la sécurité et qualité
des produits et services

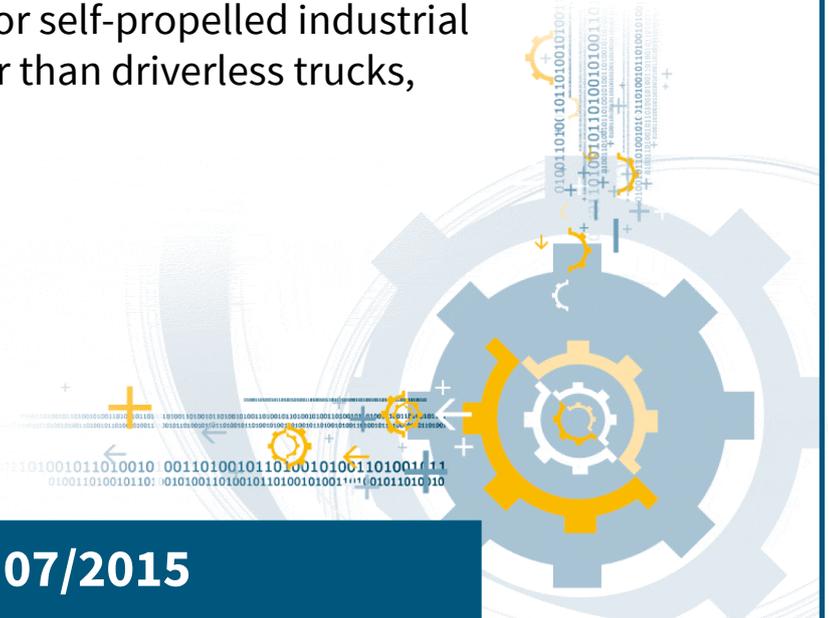
ILNAS-EN 16307-1:2013+A1:2015

Chariots de manutention - Exigences de sécurité et vérification - Partie 1: Exigences supplémentaires pour les chariots de manutention automoteurs,

Flurförderzeuge -
Sicherheitsanforderungen und
Verifizierung - Teil 1: Zusätzliche
Anforderungen für motorkraftbetriebene

Industrial trucks - Safety requirements
and verification - Part 1: Supplementary
requirements for self-propelled industrial
trucks, other than driverless trucks,

07/2015



Avant-propos national

Cette Norme Européenne EN 16307-1:2013+A1:2015 a été adoptée comme Norme Luxembourgeoise ILNAS-EN 16307-1:2013+A1:2015.

Toute personne intéressée, membre d'une organisation basée au Luxembourg, peut participer gratuitement à l'élaboration de normes luxembourgeoises (ILNAS), européennes (CEN, CENELEC) et internationales (ISO, IEC) :

- Influencer et participer à la conception de normes
- Anticiper les développements futurs
- Participer aux réunions des comités techniques

<https://portail-qualite.public.lu/fr/normes-normalisation/participer-normalisation.html>

CETTE PUBLICATION EST PROTÉGÉE PAR LE DROIT D'AUTEUR

Aucun contenu de la présente publication ne peut être reproduit ou utilisé sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit - électronique, mécanique, photocopie ou par d'autres moyens sans autorisation préalable !

ILNAS-EN 16307-1:2013+A1:2015
NORME EUROPÉENNE **EN 16307-1:2013+A1**
EUROPÄISCHE NORM
EUROPEAN STANDARD
Juillet 2015

ICS 53.060

Remplace EN 16307-1:2013

Version Française

**Chariots de manutention - Exigences de sécurité et vérification -
Partie 1: Exigences supplémentaires pour les chariots de
manutention automoteurs, autres que les chariots sans
conducteur, les chariots à portée variable et les chariots
transporteurs de charges**

Flurförderzeuge - Sicherheitsanforderungen und
Verifizierung - Teil 1: Zusätzliche Anforderungen für
motorkraftbetriebene Flurförderzeuge mit Ausnahme von
fahrerlosen Flurförderzeugen, Staplern mit veränderlicher
Reichweite und Lasten- und Personentransportfahrzeugen

Industrial trucks - Safety requirements and verification - Part
1: Supplementary requirements for self-propelled industrial
trucks, other than driverless trucks, variable-reach trucks
and burden-carrier trucks

La présente Norme européenne a été adoptée par le CEN le 4 Novembre 2012 et comprend l'amendement 1 adopté par le CEN le 20 Juin 2015.

Les membres du CEN sont tenus de se soumettre au Règlement Intérieur du CEN/CENELEC, qui définit les conditions dans lesquelles doit être attribué, sans modification, le statut de norme nationale à la Norme européenne. Les listes mises à jour et les références bibliographiques relatives à ces normes nationales peuvent être obtenues auprès du Centre de Gestion du CEN-CENELEC ou auprès des membres du CEN.

La présente Norme européenne existe en trois versions officielles (allemand, anglais, français). Une version dans une autre langue faite par traduction sous la responsabilité d'un membre du CEN dans sa langue nationale et notifiée au Centre de Gestion du CEN-CENELEC, a le même statut que les versions officielles.

Les membres du CEN sont les organismes nationaux de normalisation des pays suivants: Allemagne, Ancienne République yougoslave de Macédoine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.



COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION
EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG
EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION

CEN-CENELEC Management Centre: Avenue Marnix 17, B-1000 Bruxelles

Sommaire

	Page
Avant-propos	3
0 Introduction	4
0.1 Généralités	4
0.2 Évaluation des risques	4
1 Domaine d'application	5
2 Références normatives	5
3 Termes et définitions	6
4 Prescriptions de sécurité et/ou mesures de protection	6
4.1 Généralités	6
4.2 Prescriptions électriques	6
4.3 Vitesse de déplacement	6
4.4 Freins	7
4.5 Fonction supplémentaire des chariots à conducteur accompagnant et à conducteur debout marchant à côté du chariot (marche sur l'erre)	7
4.6 Chaînes de levage	7
4.7 Inclinaison du mât et isolation du tablier	7
4.8 Siège de l'opérateur	8
4.9 Protection contre l'écrasement, le cisaillement et l'emprisonnement	8
4.9.1 Généralités	8
4.9.2 Chariots à mât à conducteur accompagnant et à conducteur debout contrôlés de l'extrémité	8
4.10 Contrôle de charge	8
4.11 Stabilité latérale	8
4.12 Visibilité	8
4.13 Réduction du bruit par conception	9
4.13.1 Généralités	9
4.13.2 Source principale de bruit	9
4.13.3 Mesures pour réduire le bruit à la position de l'opérateur	9
4.13.4 Détermination de la valeur d'émission acoustique	9
4.14 Vibrations	9
4.15 Compatibilité électromagnétique (CEM)	9
4.16 Fonctionnement en atmosphère potentiellement explosible	9
5 Vérification des prescriptions de sécurité et/ou des mesures de protection	10
6 Informations pour l'utilisation	10
6.1 Notice(s) d'instruction	10
6.1.1 Accessoires du chariot	10
6.1.2 Fonctionnement du chariot	10
6.1.3 Transport, mise en service et stockage	10
6.2 Marquage	10
6.2.1 Plaques indicatrices	10
Annexe A (informative) Liste des phénomènes dangereux significatifs	11
Annexe ZA (informative) Relation entre la présente norme européenne et les exigences essentielles de la Directive UE 2006/42/CE	14
Bibliographie	15

Avant-propos

Le présent document (EN 16307-1:2013+A1:2015) a été élaboré par le Comité Technique CEN/TC 150 «Chariots industriels — Sécurité», dont le secrétariat est tenu par BSI.

Cette Norme européenne devra recevoir le statut de norme nationale, soit par publication d'un texte identique, soit par entérinement, au plus tard en janvier 2016, et toutes les normes nationales en contradiction devront être retirées au plus tard en janvier 2016.

L'attention est appelée sur le fait que certains des éléments du présent document peuvent faire l'objet de droits de propriété intellectuelle ou de droits analogues. Le CEN et/ou le CENELEC ne saurait [sauraient] être tenu[s] pour responsable[s] de ne pas avoir identifié de tels droits de propriété et averti de leur existence.

Le présent document inclut l'Amendement 1, approuvé par le CEN le 20 juin 2015.

Le présent document remplace l'EN 16307-1:2013.

Le début et la fin du texte ajouté ou modifié par l'amendement est indiqué dans le texte par des repères **A1)** **A1**.

Le présent document a été élaboré dans le cadre d'un mandat donné au CEN par la Commission Européenne et l'Association Européenne de Libre Échange et vient à l'appui des exigences essentielles de la (de) Directive(s) UE.

Pour la relation avec la (les) Directive(s) UE, voir l'Annexe ZA, informative, qui fait partie intégrante du présent document.

Ce document est basé sur l'ISO/TS 3691-7 « *Chariots de manutention — Exigences de sécurité et vérification — Partie 7 : Exigences régionales pour les pays de la Communauté européenne* » et son application est limitée aux chariots de manutention automoteurs.

L'EN 16307 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général « *Chariots de manutention — Exigences de sécurité et vérification* » :

- Partie 1 : « *Exigences supplémentaires pour les chariots de manutention automoteurs, autres que les chariots sans conducteur, les chariots à portée variable et les chariots transporteurs de charges* »
- Partie 2 : « *Exigences supplémentaires pour les chariots automoteurs à portée variable* »
- Partie 3 : « *Exigences supplémentaires pour les chariots avec poste de conduite élevable et pour chariots spécialement conçus pour une conduite avec des charges en élévation (exigences supplémentaires à l'EN 16307-1)* »
- Partie 4 : « *Exigences supplémentaires pour les chariots sans conducteur et leurs systèmes* »
- Partie 5 : « *Exigences supplémentaires pour les chariots à conducteur accompagnant* »
- Partie 6 : « *Exigences supplémentaires pour les chariots porte-charge et chariots porte-personne* »

Le présent document est destiné à être utilisé conjointement avec l'EN ISO 3691-1 « *Chariots de manutention — Exigences de sécurité et vérification — Partie 1 : Chariots de manutention automoteurs, autres que les chariots sans conducteur, les chariots à portée variable et les chariots transporteurs de charges* ».

Selon le Règlement Intérieur du CEN-CENELEC les instituts de normalisation nationaux des pays suivants sont tenus de mettre cette Norme européenne en application : Allemagne, Ancienne République yougoslave de Macédoine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

0 Introduction

0.1 Généralités

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

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

Lorsque des dispositions de la présente norme de type C sont différentes de celles qui sont mentionnées dans des normes de type A ou B, les prescriptions de la présente norme de type C prennent le pas sur les prescriptions des autres normes, pour les machines qui ont été conçues et fabriquées suivant les dispositions de la présente norme de type C.

La série des EN 16307 couvre les prescriptions de sécurité et leur vérification pour les chariots de manutention tels que définis dans l'ISO 5053 et qui ne sont pas couverts de manière exhaustive par la série des EN ISO 3691.

0.2 Évaluation des risques

Il est nécessaire de concevoir le produit de telle sorte qu'il soit adapté à son utilisation ou sa fonction et puisse être réglé et entretenu sans exposer quiconque à un risque lorsqu'il est utilisé dans les conditions prévues par le fabricant.

Afin de bien concevoir un produit et de couvrir toutes les exigences de sécurité spécifiques, le fabricant devra identifier les dangers qui s'appliquent à son produit et réaliser une évaluation des risques. Le fabricant aura alors besoin de tenir compte de cette évaluation pour concevoir et fabriquer le produit.

L'objectif de cette procédure est d'éliminer les risques d'accidents pendant toute la durée de vie prévisible de la machine, y compris les phases de montage et démontage ainsi que les risques d'accidents qui pourraient également découler de situations anormales prévisibles.

En choisissant les solutions les plus appropriées, le fabricant aura besoin d'appliquer les principes suivants, dans l'ordre donné ci-après :

- a) éliminer ou réduire les risques autant que possible par la conception (conception et fabrication de machines à sécurité intrinsèque) ;
- b) prendre les mesures nécessaires de protection relatives à des risques qui ne peuvent pas être éliminés par la conception ;
- c) informer les utilisateurs de toute lacune des mesures de protection adoptées ;
- d) indiquer si une formation particulière est requise ;
- e) préciser toute nécessité de fournir des équipements de protection individuelle ;
- f) se référer au document de l'utilisateur approprié pour les instructions d'exploitation adéquates.

Il est nécessaire de concevoir les chariots de manutention pour empêcher une mauvaise utilisation prévisible chaque fois que possible, si une telle utilisation engendrait des risques. Dans d'autres cas, les instructions devront attirer l'attention de l'utilisateur sur des moyens dont l'expérience a montré que la machine ne doit pas être utilisée.

Cette partie de la norme EN 16307 ne reproduit pas toutes les règles techniques qui sont l'état de l'art et qui sont applicables au matériau utilisé pour fabriquer le chariot de manutention. Il sera également nécessaire de se référer à la norme EN ISO 12100.