



N A T I O N S U N I E S

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

ASPECTS DOCUMENTAIRES DU TRANSPORT INTERNATIONAL  
DE MARCHANDISES DANGEREUSES

**RECOMMANDATION No 11**, *deuxième édition, adoptée par le*  
Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international

---

Genève, janvier 1996

*ECE/TRADE/204*

GE.96-30230 (F)

## Recommandation No 11

### ASPECTS DOCUMENTAIRES DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES DANGEREUSES

A sa quatrième session, en septembre 1975, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE/ONU a inscrit sur sa liste de priorités le projet 057 de son programme de travail : "Etudier la possibilité d'établir un document aligné de la CEE relatif au transport des marchandises dangereuses et applicable au transport multimodal". Une équipe officieuse réunie par le Royaume-Uni et constituée en 1976 a présenté à la fin de 1977 son rapport et le projet de recommandation relative aux aspects documentaires du transport des marchandises dangereuses. A sa dix-septième session, en février 1978, le Groupe d'experts sur les besoins en données et la documentation a examiné la question et a décidé de présenter au Groupe de travail, pour adoption, le Rapport et la Recommandation.

A sa septième session, en février 1978, le Groupe de travail a décidé de recommander aux gouvernements et aux organisations internationales chargées d'établir ou d'appliquer les conventions et règlements régissant le transport de marchandises dangereuses que, pour harmoniser les renseignements à fournir et simplifier les procédures documentaires, des mesures soient prises conformément à la Recommandation proposée.

Le Groupe de travail a reconnu la précieuse contribution apportée par de nombreuses organisations à la sécurité et l'efficacité des transports internationaux de marchandises dangereuses. Il a jugé en particulier que les dispositions de sécurité et les techniques de manutention avaient progressé d'une façon satisfaisante mais que certaines prescriptions en matière de procédure et de documentation entraînaient parfois des frais injustifiés et des complications inutiles.

Afin de faciliter les procédures du commerce international, le Groupe de travail a examiné les prescriptions énoncées par diverses réglementations nationales et internationales en ce qui concerne les documents et procédures concernant le transport des marchandises dangereuses. Considérant les exigences des divers modes de transport, du transport combiné et du transport multimodal, le Groupe de travail a conclu que des mesures pourraient être prises pour simplifier ces documents et procédures et que toutes les parties intéressées bénéficieraient de la simplification mais aussi du gain d'exactitude et d'efficacité qui en résulterait. Les avantages suivants pourraient être obtenus :

- amélioration de la sécurité du travail du personnel de manutention;
- diminution des risques de dommages aux marchandises et au matériel;

---

Recommandation No 11 adoptée par le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international, Genève, janvier 1996

ECE/TRADE/204 [édition 96.1]

- réduction des délais dans l'acheminement des marchandises et dans l'établissement et la réception des documents;
- diminution des frais d'écriture et des coûts administratifs.

Le Groupe de travail est convenu de passer en revue, à des intervalles réguliers, les mesures nationales et internationales prises en vue de l'application de la Recommandation No 11 approuvée - "Aspects documentaires du transport international des marchandises dangereuses".

A sa quarante-sixième session, en septembre 1992, la Réunion d'experts des procédures et de la documentation, organe subsidiaire du Groupe de travail, a décidé de constituer un groupe spécial chargé d'étudier, en vue de la révision future de la Recommandation No 11, la facilitation du commerce dans le transport des marchandises dangereuses, étant donné que la plupart des instruments applicables au transport maritime, aérien, routier ou ferroviaire des marchandises dangereuses avaient subi d'amples amendements depuis la publication de cette Recommandation. Un membre de la délégation du Royaume-Uni a été désigné comme convocateur de ce groupe.

Le Groupe de travail a décidé, à sa quarante-deuxième session, en septembre 1995, d'approuver en vue de sa publication la version révisée définitive de la Recommandation No 11, présentée par le Groupe de travail spécial chargé de cette question.

Les représentants des pays suivants ont participé à la quarante-deuxième session du Groupe de travail : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Estonie, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. Des représentants de l'Australie, du Brésil, de la Corée, du Gabon, du Japon, du Nigéria et du Sénégal ont participé aux travaux en application du paragraphe 11 du mandat de la Commission.

Etaiient aussi présents des représentants du secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), ainsi que des représentants des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après : Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), Organisation mondiale des douanes (OMD), Association du transport aérien international (IATA), Association internationale de numérotation des articles (EAN), European Electronic Messaging Association (EEMA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Chambre de commerce internationale (CCI), Conférence internationale des courriers exprès (CICE), Organisation internationale de normalisation (ISO), Société de télécommunications interbancaires mondiales (S.W.I.F.T.), Union internationale des chemins de fer (UIC) et International Federation of Inspection Agencies (IFIA).

## RECOMMANDATION

Le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international a décidé, à sa quarante-deuxième session, en septembre 1995, de recommander aux gouvernements et aux organisations internationales ayant à faire avec le transport des marchandises dangereuses de veiller à prendre des mesures pour harmoniser les dispositions relatives aux renseignements nécessaires conformément aux recommandations énoncées ci-dessous.

Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe a été prié par le Groupe de travail de communiquer la présente Recommandation aux gouvernements des pays de la CEE et aux autres gouvernements intéressés, par l'intermédiaire des Secrétaires exécutifs des autres commissions économiques régionales des Nations Unies. Il a été prié, en outre, d'en communiquer le texte aux organisations internationales intéressées.

Ce faisant, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe attire l'attention sur la neuvième édition révisée des Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses, établie par le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses qui relève du Conseil économique et social, dont le chapitre 13 contient des recommandations détaillées sur les dispositions concernant l'expédition des marchandises dangereuses.

Les recommandations exposées ci-après sont divisées en deux parties : d'une part, celles qui concernent les renseignements nécessaires (les données concrètes consignées sur le formulaire de renseignements pour les marchandises dangereuses); d'autre part, celles qui ont trait au transfert de données sur support papier ou par EDI.

### **Renseignements nécessaires**

- I. L'harmonisation entre les différents modes de transport de l'ensemble des renseignements à inclure dans les documents concernant les marchandises dangereuses doit être poursuivie en tant que tâche prioritaire. Elle doit être menée conformément aux dispositions du chapitre 13 des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ("Livre orange") dans sa version amendée la plus récente.
- II. Les renseignements nécessaires recommandés pour identifier les marchandises devraient être normalisés comme suit dans tous les modes de transport : désignation officielle de transport, classe/division, numéro ONU et groupe d'emballage, comme cela est recommandé dans le "Livre orange".
- III. Pour le texte de la déclaration juridique, la formulation unique retenue dans le "Livre orange" devrait être adoptée dans tous les règlements et conventions régissant les différents modes de transport :  
  
"Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, étiqueté, placardé

et, à tous égards, bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables."

- IV. Il devrait être possible de se contenter du numéro ONU pour en tirer tous les renseignements relatifs aux mesures à prendre en cas d'urgence. (En l'absence de numéro ONU, ces renseignements peuvent être tirés de la désignation officielle de transport.) Il ne devrait pas être nécessaire d'introduire manuellement sur les documents d'autres renseignements ou codes. A titre d'exemple, des renseignements en prévision des cas d'urgence peuvent être fournis sous forme de tableaux types préimprimés pour chaque matière ou groupe de matières, chaque tableau portant comme référence essentielle le numéro ONU correspondant à la (aux) matière(s) considérée(s). (Il convient toutefois de noter que ces renseignements ne sont pas exigés pour le mode ferroviaire.)

#### **Transfert de données sur support papier ou par EDI**

- V. Un formulaire de déclaration de marchandises dangereuses fourni pour un mode de transport donné, qu'il s'agisse d'un message EDI ou d'un document sur support papier, devrait être valable pour les modes de transport suivants dans le cadre d'opérations de transport multimodal.
- VI. Dans toute la mesure possible, la déclaration de marchandises dangereuses devrait être incorporée dans un document de transport ou de manutention existant ou combinée à celui-ci;
- VII. Lorsque des formulaires spéciaux distincts sont utilisés pour les déclarations de marchandises dangereuses (y compris les formulaires types figurant dans les Recommandations, les règlements, les conventions internationales et leurs annexes), ils devraient être conformes au modèle décrit dans la présente Recommandation;
- VIII. Les règlements et conventions ne devraient pas exclure la transmission de renseignements sur les marchandises dangereuses au moyen de l'échange de données informatisé (EDI) et s'il existe des obstacles juridiques, qu'ils soient nationaux ou internationaux, ils devraient être supprimés. Dans la mesure du possible, ce mode de transfert de l'information devrait être activement encouragé;
- IX. Dans les cas où des renseignements complémentaires spéciaux sont exigés, par exemple pour le transport de matières radioactives ou en cas d'exemption gouvernementale, les règlements et conventions devraient permettre de faire figurer les données nécessaires sur la déclaration de marchandises dangereuses elle-même, plutôt que dans un document distinct.

#### **I. Historique**

1. Dans le commerce international, on utilise des documents et des messages électroniques pour transmettre des renseignements concernant les transactions commerciales. Malheureusement, la qualité des données et les flux d'information laissent souvent à désirer. L'objectif devrait être de faire en sorte que tout renseignement transmis soit précis, fiable et, s'il y a lieu,

conforme aux prescriptions. Pour les envois qui mettent en jeu des marchandises dangereuses, il est deux fois plus important de disposer de renseignements exacts, car il y a là des impératifs supplémentaires en matière de sécurité et d'environnement.

2. La présente Recommandation vise à rationaliser la documentation relative aux marchandises dangereuses en général, et au formulaire relatif à ces marchandises en particulier. Pour que l'acheminement des marchandises soit sûr et efficace, les données que s'échangent les parties responsables de l'établissement des documents, de l'emballage et de la manutention de ces marchandises doivent être fiables et précises. Il faut donc élaborer les documents de telle manière qu'ils soient conformes à la législation, qu'ils facilitent l'acheminement et, surtout, qu'ils contiennent les renseignements propres à garantir la manutention des marchandises en toute sécurité.

3. L'objectif initial de cette partie de la Recommandation est que la présentation et le contenu des formulaires relatifs aux marchandises dangereuses soient normalisés et harmonisés avec le formulaire type recommandé qui figure à l'annexe II.

4. L'objectif suivant - plus important encore - est qu'un formulaire unique puisse servir pour tous les modes de transport ainsi qu'entre toutes les parties intervenant dans l'acheminement des marchandises. Par exemple, l'expéditeur devrait pouvoir fournir au transitaire une déclaration de marchandise dangereuse conforme à la présentation recommandée, lequel pourrait à son tour la transmettre au transporteur, qu'il s'agisse d'une compagnie aérienne, d'un transporteur maritime, d'une société de transport routier ou d'une société de chemin de fer, sans avoir à créer un nouveau document. Le document devrait aussi pouvoir être accepté par n'importe quelle autorité chargée de la manutention de la marchandise dans les pays d'exportation, de transit et d'importation.

5. Des difficultés pratiques très sérieuses se posent dans le domaine du transport multimodal, en raison de la nécessité d'utiliser des documents distincts pour chaque étape du transport, ce qui entraîne des doubles emplois, des complications, des frais supplémentaires et des risques d'accident du fait d'erreurs d'écriture, alors qu'il s'agit par ailleurs d'une méthode de transport très perfectionnée.

6. En matière de documentation, des pratiques recommandées ou obligatoires ont été mises au point dans le cadre de conventions régissant le transport international de marchandises dangereuses. A cet égard, la prescription essentielle des conventions est que les marchandises doivent être correctement décrites et classées et faire l'objet d'une déclaration concernant leur nature, leur marquage, leur étiquetage et leur emballage. Cette exigence peut être satisfaite soit par une annotation sur le document de transport ou de manutention, soit par la rédaction d'un document distinct. Le transport international de marchandises dangereuses est régi par des conventions qui s'appliquent au transport international en général, comme la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), et qui peuvent contenir des règles particulières en matière de documentation. Il arrive ainsi que des documents différents soient exigés pour chaque partie du trajet. En dépit de tout ce qui a été fait ces dernières

années pour harmoniser les prescriptions applicables aux divers modes de transport, des différences subsistent entre les dispositions des conventions relatives aux transports routier, ferroviaire, maritime et aérien en ce qui concerne la teneur des données, l'ordre de présentation et le modèle de document de déclaration pour matières dangereuses. Il faut toutefois se rendre compte que ces modèles recommandés n'émanent pas toujours des conventions elles-mêmes et que leur conception peut être confiée à d'autres organisations; dans le mode ferroviaire, par exemple, le modèle émane du Comité international des transports ferroviaires (CIT).

7. La protection des personnes et des biens doit primer toute autre considération dans le transport des marchandises dangereuses et exige que l'on examine de façon très attentive les précisions fournies dans les documents. Plus ceux-ci sont compliqués et nombreux, plus les risques d'erreur ou d'omission sont grands. Il est donc essentiel d'éviter à la fois une trop grande prolifération des documents et des divergences entre les renseignements à communiquer. Les documents à fournir devraient être aussi simples que possible et contenir un minimum de renseignements essentiels d'où il serait possible de tirer rapidement d'autres renseignements, en cas de besoin.

8. Les renseignements relatifs aux marchandises dangereuses sont transmis par divers moyens, dont certains (par exemple les communications téléphoniques) n'ont pas de valeur juridique et doivent être confirmés par d'autres moyens, par exemple :

- a) une annotation appropriée sur un document de transport ou de manutention des marchandises;
- b) un formulaire de déclaration de marchandises dangereuses;
- c) divers moyens électroniques - télex, télécopieur ou support exploitable par ordinateur, par exemple l'échange de données informatisé (EDI).

9. La transmission des informations ne doit pas forcément se faire uniquement sur support papier. A mesure que les techniques progressent, l'expéditeur, le transitaire, le transporteur et les autres parties ont de plus en plus souvent recours à des moyens de communication modernes, électroniques et autres. Les problèmes juridiques et pratiques qui se posent lors de la déclaration d'expédition de marchandises dangereuses peuvent présenter une importance particulière et leur solution (par exemple la nécessité d'une signature originale) devrait être une tâche prioritaire pour le Groupe de travail. Des mesures devraient être prises rapidement au niveau international pour améliorer l'acceptation de l'échange de données informatisé concernant le transport des marchandises dangereuses, en modifiant, lorsqu'il y a lieu, les conventions internationales et les réglementations nationales. Un document distinct du Groupe de travail 4 (TRADE/WP.4/R.998/Rev.1) fait le point de la situation en ce qui concerne les obstacles juridiques à l'utilisation de l'EDI pour l'acheminement des marchandises dangereuses. Cela étant, il faut aussi reconnaître qu'un document imprimé sera nécessaire pour donner des informations sur les mesures à prendre en cas d'urgence et pour les contrôles en cours de route.

## II. Situation actuelle

10. Le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses, qui relève du Conseil économique et social, est le principal artisan de l'uniformisation des prescriptions générales applicables à tous les modes de transport.

11. Le Comité est responsable des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire du "Livre orange" - sur lequel devrait être fondée la législation applicable à tous les modes de transport, et qui constitue l'axe principal autour duquel l'harmonisation des règlements peut et doit s'articuler.

12. En ce qui concerne le transport maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est conformée aux Recommandations de l'ONU pratiquement sur tous les points et a régulièrement adopté les révisions approuvées par le Comité d'experts des Nations Unies. Dans le cas du fret aérien, les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont elles aussi alignées sur les dispositions des Recommandations de l'ONU. La Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses (DGR) de l'Association du transport aérien international (IATA), qui est fondée sur les dispositions de l'OACI, est elle aussi alignée sur ces Recommandations.

13. Bien que les accords régissant le transport routier (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)) et le transport ferroviaire (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)) ne soient pas encore parfaitement alignés sur les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses, de considérables progrès ont été réalisés ces dernières années, notamment en ce qui concerne le classement, l'attribution des désignations officielles de transport et des numéros d'identification et l'étiquetage. Les révisions techniques de l'ADR devraient aussi devenir applicables au trafic intérieur dans les Etats membres de l'Union européenne à compter du 1er janvier 1997 (directive 94/55/CE).

14. Il n'en reste pas moins que les mesures énoncées dans la présente Recommandation pour simplifier les procédures documentaires et présenter un modèle de déclaration de marchandises dangereuses pour le transport multimodal ne pourront être menées à bien qu'après une parfaite harmonisation des règlements propres aux différents modes de transport.

15. Il faut savoir que le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses procède actuellement à la restructuration des Recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, en vue d'en faire un règlement type qui pourrait être directement intégré dans des instruments nationaux ou internationaux. Dans le même temps, en concertation avec le Comité, la Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses de la CEE sont en train de restructurer le RID et l'ADR afin de les rendre plus faciles à l'emploi et à simplifier leur mise en oeuvre dans le trafic intérieur.

### **III. Formulaire pour le transport multimodal de marchandises dangereuses**

16. En s'attachant à simplifier la documentation relative aux marchandises dangereuses, la Recommandation a pour objectif essentiel de réduire le nombre de documents nécessaires et la répétition des renseignements, étant entendu que la déclaration de marchandises dangereuses (quand elle est exigée) pourrait être incluse, autant que possible, dans les documents de transport utilisés. Toutefois, quand cela n'est pas possible à cause de prescriptions modales, ou quand il s'agit d'acheminements multimodaux, il est fortement recommandé d'utiliser un document dont le modèle est présenté à l'annexe II de la présente Recommandation. Ceci dit, le formulaire relatif au transport de marchandises dangereuses peut aussi être utilisé pour un acheminement par un seul mode.

17. Tant pour les organes réglementaires que pour les utilisateurs, il serait préférable d'utiliser un document multimodal normalisé, agréé à l'échelon international et aligné sur la Formule-cadre des Nations Unies ou, si possible, sur le message EDI équivalent. Dans les deux réglementations acceptées à l'échelon international, qui contiennent des modèles de document (le Code IMDG pour le transport maritime et la Réglementation IATA pour le transport aérien), la disposition retenue n'est pas la même et seul le modèle de l'IATA est conforme à la Formule-cadre des Nations Unies. En ce qui concerne l'ordre des données requises, si les prescriptions de l'IATA et de l'IMDG sont alignées sur les Recommandations de l'ONU ("Livre orange"), les règlements relatifs à l'acheminement des marchandises par route et par chemin de fer (ADR et RID) exigent des données différentes présentées dans un ordre différent, encore qu'il existe des modèles alignés, par exemple la lettre de voiture du CIM.

18. Le modèle de formulaire proposé est entièrement aligné sur la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux et satisfait aux exigences en matière de données énoncées dans les règlements relatifs aux différents modes de transport, comme indiqué à l'annexe II.

19. Dans le modèle recommandé de formulaire de renseignements pour les marchandises dangereuses aux fins du transport multimodal, la partie centrale du document est constituée par un espace d'utilisation libre qui permet de disposer les informations relatives aux risques avec le maximum de souplesse.

20. Il y a dans la marge gauche du projet (première page) une annotation succincte appelant l'attention sur les renseignements complémentaires à fournir ainsi que sur la nécessité de se conformer aux règlements applicables aux différents modes de transport. Outre les renseignements indiqués, on pourrait faire figurer aussi des indications complémentaires sur la manière de remplir le formulaire.

### **IV. Déclaration de marchandises dangereuses pour le transport multimodal : Procédures**

21. La procédure de base qui pourrait être suivie pour l'utilisation de ce document est envisagée en tenant compte des trois paramètres ci-après :

- a) le document devrait porter "les signatures originales" exigées actuellement dans les règlements applicables aux différents modes de transport;
- b) il faudrait prévoir le plus grand nombre de scénarios possible;
- c) le nombre d'exemplaires originaux établis ou exigés devrait être réduit au minimum et le document devrait pouvoir être rempli par des systèmes informatiques.

22. Il est recommandé de ne pas exiger plus de six exemplaires de la déclaration de marchandises dangereuses. Cette décision repose sur l'hypothèse que pour un seul et même envoi, on n'utiliserait probablement pas plus de quatre modes de transport et qu'au cas où un mode serait à nouveau utilisé à une étape ultérieure de la chaîne de transport, il ne serait ni pratique ni réaliste de recommander de fournir d'autres exemplaires. Si des exemplaires supplémentaires étaient exigés à l'intention du destinataire ou de toute partie autre que l'autorité compétente, il faudrait faire des photocopies; il faudrait en faire de même lorsque l'autorité n'exige pas une signature originale.

23. Une autre question liée à l'utilisation et à la destination des divers exemplaires de la déclaration de marchandises dangereuses est celle des données qui varient selon le mode de transport. Il s'agit notamment des renseignements à faire figurer dans les cases "transporteur", "navire/vol, numéro et date", "port/aéroport de chargement" et "port/aéroport de déchargement". Le changement de mode de transport risque fort de s'accompagner d'un changement de transporteur, etc., ce qui fait que dans ces cases, il faudra peut-être indiquer un nom et une adresse différents sur chaque exemplaire du formulaire. Pour faire face à cette éventualité, il faut, lorsque le document se présente sous forme d'une liasse de feuilles de papier carbone, "désensibiliser" les cases en question de façon que les données n'apparaissent que sur la première feuille.

24. Le modèle recommandé sert non seulement de formulaire de renseignements pour les marchandises dangereuses, mais aussi de certificat d'emballage et de reçu du service de réception. Lorsque aucun formulaire distinct n'est nécessaire, les prescriptions concernant d'autres documents, comme les lettres de voiture CMR et CIM, font partie intégrante des lettres de voiture elles-mêmes, qui ont pour objet de faire en sorte que le transport soit assuré conformément aux dispositions des conventions correspondantes et d'être applicables au transport de marchandises dangereuses.

25. Une fois que l'expéditeur a rempli la déclaration de marchandises dangereuses et les autres documents appropriés, aucune partie ne devrait avoir à retranscrire, à modifier ou à reporter sur un autre document les données techniques. En cas de changement de transporteur ou de mode de transport pendant l'acheminement d'un envoi, c'est au transporteur qui entreprend d'assurer la suite de l'acheminement des marchandises qu'il appartient de remplir la case "transporteur" en indiquant son nom et son adresse.

26. L'étude des renseignements à fournir sur la déclaration de marchandises dangereuses montre que, quand un formulaire spécial de déclaration est

nécessaire, il est possible de proposer un mode de présentation recommandé sous la forme d'un guide détaillé destiné aux organisations qui établissent des déclarations pour différents modes de transport ou pour le transport multimodal et combiné. On trouvera à l'annexe II un modèle de formulaire recommandé et à l'annexe I les renseignements exigés par les différents instruments internationaux régissant le transport des marchandises dangereuses par divers modes en Europe. Il est possible de simuler les signes distinctifs qui figurent dans la marge de droite et la marge de gauche de ce formulaire sur les documents établis par TEI ou par télex en traçant une série de traits obliques (/) sur toute la hauteur des deux marges. D'évidence, il n'est pas toujours nécessaire de disposer de l'ensemble des renseignements pour tous les modes de transport. Les données inutiles peuvent être omises sur certains formulaires qui devraient, par ailleurs, être conçus conformément au modèle recommandé, compte tenu des dispositions de la Recommandation adoptée en juin 1973 par le Groupe de travail et concernant la "Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux".

27. On constatera que le classement des risques figure dans la partie centrale intitulée "désignation des marchandises", que l'on n'a pas cherché à subdiviser en cases séparées. Cela autorise une certaine souplesse lorsqu'on a affaire à diverses séries alignées de documents de différents pays, tout en permettant de reproduire, à partir d'une matrice et par frappe unique, les détails les plus importants du classement, non seulement sur la déclaration de marchandises dangereuses, mais aussi et surtout les documents requis pour l'expédition, y compris ceux qui sont exigés par les importateurs et les autorités du pays d'importation.

#### **V. Combinaison avec d'autres formulaires**

28. Pour réduire le nombre des documents et, par conséquent, limiter au maximum les risques et le prix de revient, la déclaration de marchandises dangereuses pourrait, chaque fois que possible, être utilement combinée avec le document de transport ou de manutention des marchandises. Les règlements permettent presque toujours de combiner la déclaration de marchandises dangereuses avec le document de transport principal. L'insertion d'une déclaration dans un document existant est régie par des règlements officiels et les pratiques commerciales du pays considéré.

29. On trouvera ci-après une liste de formulaires sur lesquels pourrait figurer la déclaration de marchandises dangereuses :

- a) Demande d'expédition de marchandises;
- b) Instructions d'expédition de marchandises à l'exportation ou formulaire de réservation de fret pour transport multimodal utilisé par de nombreuses sociétés de transport multimodal;
- c) Documents de manutention de marchandises - par exemple déclaration d'expédition pour réservation de fret, livraison à quai et pointage;
- d) Ordre de chargement de l'armateur. Il peut s'agir d'un exemplaire supplémentaire de la déclaration qui est renvoyé à l'expéditeur une

fois que le transporteur y a inscrit l'autorisation et les instructions de livraison à quai;

- e) le document de transport principal, c'est-à-dire la lettre de voiture pour les transports routiers, la lettre de voiture ferroviaire, la lettre de transport maritime, la lettre de transport aérien, le connaissement ou le document de transport multimodal conformément aux règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal.

## **VI. Les données à fournir**

30. Une des principales raisons d'être du document de transport des marchandises dangereuses étant de renseigner sur le risque présenté par les marchandises à transporter, il doit contenir des renseignements de base à ce sujet. D'après le Livre orange, les principaux éléments d'information considérés comme indispensables pour chaque matière, matériau ou objet dangereux qu'il est proposé d'acheminer par un mode de transport quelconque sont les suivants :

- a) la désignation officielle de transport, déterminée conformément à la section 13.8 du "Livre orange";
- b) la classe ou, si elle existe, la division des marchandises; pour les matières et objets de la classe 1, le numéro de la division doit être immédiatement suivi de la lettre du groupe de compatibilité;
- c) le numéro ONU précédé des lettres "ONU" et, le cas échéant, le groupe d'emballage attribué à la matière ou à l'objet;
- d) la quantité totale de marchandises dangereuses à laquelle s'appliquent les indications (volume, masse ou contenu explosif net).

31. Si des déchets dangereux (autres que des déchets radioactifs) sont transportés en vue de leur élimination ou de leur traitement aux fins d'élimination, la désignation de transport doit être précédée du mot "DECHETS".

32. Pour les matières autoréactives de la division 4.1 et pour les peroxydes organiques qui doivent faire l'objet d'une régulation de température au cours du transport, la température de régulation et la température critique doivent être indiquées dans le document de transport.

33. Pour certaines matières autoréactives et apparentées de la Division 4.1 et pour les peroxydes organiques de la Division 5.2 pour lesquelles l'autorité compétente a admis l'exemption de l'étiquette de risque subsidiaire de "MATIERE EXPLOSIVE" (modèle No 01) pour l'emballage utilisé, une mention à cet effet doit figurer dans le document de transport.

34. Lorsque des peroxydes organiques et des matières autoréactives sont transportés dans des conditions où un agrément est requis, il faut le déclarer

dans le document de transport. Il faut joindre au document de transport un exemplaire de la déclaration d'agrément indiquant le classement et les conditions de transport applicables pour les peroxydes organiques et les matières autoréactives non inscrites.

35. Lorsqu'un échantillon de peroxyde organique ou d'une matière autoréactive est transporté, il faut le déclarer dans le document de transport.

36. L'emplacement de ces éléments d'information et l'ordre dans lequel ils apparaissent sur le document de transport peuvent être librement choisis; cependant, la désignation officielle de transport, la classe, le numéro ONU et, le cas échéant, le groupe d'emballage attribué, doivent apparaître dans cet ordre, comme suit :

"ALCOOL ALLYLIQUE 6.1      ONU 1098      I"

37. Pour faciliter la transcription et l'identification des données il convient de suivre, chaque fois que possible, la séquence indiquée pour le classement des risques. L'ordre dans lequel les données sont inscrites est celui qui est adopté pour la plupart des modes de transport. Dans le cas du transport multimodal, il faut suivre un ordre unique de classement pour tous les modes de transport.

38. D'autres éléments d'information, jugés nécessaires par les autorités nationales ou les organisations internationales, peuvent aussi être inscrits (par exemple point d'éclair ou étendue du point d'éclair en °C, creuset fermé).

## **VII. Classement des marchandises dangereuses**

39. Conformément aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, ces dernières sont classées comme suit :

Classe 1	Matières et objets explosibles
Classe 2	Gaz
Classe 3	Matières liquides inflammables
Classe 4	
Division 4.1	Matières solides inflammables
Division 4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée
Division 4.3	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
Classe 5	
Division 5.1	Matières comburantes
Division 5.2	Peroxydes organiques
Classe 6	
Division 6.1	Matières toxiques

Division 6.2

Matières infectieuses

Classe 7

Matières radioactives



au paragraphe 50 (la déclaration) et celui du certificat d'emportage du conteneur prévu au paragraphe 41 soient assurés par un document unique; si cela n'est pas possible, il pourrait être souhaitable d'attacher ces documents l'un à l'autre. Si un document unique doit remplir ce double rôle, il peut suffire, pour ce faire, d'y insérer une déclaration signée précisant que l'emportage du conteneur a été effectué conformément aux règlements modaux applicables, ainsi que l'indication de l'identité du signataire.

43. Pour des raisons de commodité, ce renseignement peut aussi figurer au verso du formulaire de déclaration pour le transport multimodal.

#### **IX. Informations sur les mesures à prendre en cas d'urgence**

44. Il faut veiller à ce que les renseignements appropriés indiquant les mesures d'urgence à prendre en cas d'accident ou d'incident survenant pendant le transport de marchandises dangereuses, soient disponibles immédiatement et à tout moment. Ils devraient apparaître séparément des colis contenant des marchandises dangereuses mais être immédiatement accessibles en cas d'accident ou d'incident.

45. Pour le transport maritime et aérien, et dans certains pays pour les transports intérieurs, l'usage courant montre qu'il n'est pas toujours exigé de faire figurer les renseignements pour les cas d'urgence sur le document de transport lui-même, puisque ceux-ci peuvent être tirés des données relatives aux matières dangereuses qui y figurent déjà (par exemple No ONU et désignation officielle de transport), du moins lorsque l'on dispose de documents distincts renvoyant aux Nos ONU et aux désignations officielles de transport pour les renseignements sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

46. Des documents de cette nature ont été établis par l'OACI ("Eléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incident d'aviation concernant les marchandises dangereuses") et l'OMI ("Consignes d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses" et "Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accident dû à des marchandises dangereuses") ainsi que par certains gouvernements pour les transports intérieurs (par exemple les Etats-Unis d'Amérique et le Canada).

47. Dans d'autres cas, l'expéditeur est tenu de fournir lui-même ces renseignements au transporteur. Par exemple, pour le transport international par route en Europe (ADR), les instructions relatives aux marchandises dangereuses transportées doivent être communiquées par écrit, en plus du document de transport dans toutes les langues des pays du parcours (à compter du 1.1.1997, dans une langue que le(s) chauffeur(s) est (sont) capable(s) de lire et de comprendre). Il pourrait alors être possible d'utiliser des cartes normalisées préimprimées et des fiches de sécurité renseignant sur les mesures à prendre en cas d'urgence pour tel produit ou groupe de produits.

48. Quelquefois, il est exigé qu'une rubrique spéciale figure dans le document de transport (par exemple code d'identification du risque pour le transport en wagons-citernes (RID) et, dans certains règlements nationaux, numéros de téléphone à appeler en cas d'urgence, numéro de la fiche de sécurité, etc.).

49. Des données supplémentaires sont parfois exigées pour satisfaire à certaines prescriptions nationales ou commerciales, mais il s'agit de pratiques peu répandues et la liste ci-dessus énumère les prescriptions généralement acceptées. Pour des raisons de sécurité, les données supplémentaires exigées par des organisations nationales devraient être limitées au strict minimum.

#### **X. Le formulaire**

50. Que la déclaration de marchandises dangereuses fasse l'objet d'un document distinct ou qu'elle soit incorporée au texte d'un document de transport ou de manutention des marchandises, son libellé est important tant du point de vue juridique que pratique. Dans la plupart des cas, les déclarations exigées aux termes de différentes conventions et réglementations ont une signification analogue ou identique, mais elles sont rédigées en termes différents. Pour résoudre les problèmes du transport multimodal, le texte de la déclaration a été aligné sur le modèle du "Livre orange" :

"Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué et étiqueté (ou muni de plaques-étiquettes) et à tous égards en état d'être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables."

51. Le texte de la déclaration ci-dessus et les renseignements spéciaux sur les risques présentés par les marchandises à transporter (conformément aux indications du paragraphe 45) pourraient être incorporés à un document de transport ou à un document de manutention des marchandises existant ou combinés avec celui-ci. La présentation des renseignements sur le document (ou l'ordre de transmission des données correspondantes au moyen de techniques fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) ou l'échange de données informatisé (EDI)) devrait être conforme aux dispositions du paragraphe 36.

52. Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses en Europe et dans les autres pays parties à la COTIF ne nécessite pas de formulaire particulier, étant donné que c'est l'expéditeur lui-même qui doit porter sur la lettre de voiture les indications obligatoires. Toutefois, si les marchandises doivent ensuite être acheminées par voie aérienne ou maritime, la déclaration peut être annexée à la lettre de voiture ou, si l'exportateur le souhaite, être utilisée par ce dernier pour le transport ferroviaire, dans ce cas en tant qu'exemplaire supplémentaire (un exemplaire pour chaque exemplaire de la lettre de voiture) au sens de la DCU 11 de l'article 13 du CIM que l'expéditeur pourrait mentionner sur la lettre de voiture.

## **XI. Prescriptions spéciales**

53. Dans un petit nombre de cas, il existe en matière documentaire des prescriptions spéciales concernant certaines matières ou certains modes de transport. Quelques-uns des renseignements requis peuvent être inclus dans le document de transport (par exemple les différentes indications exigées par le RID ou l'ADR). D'autres sont à fournir en sus du document de transport : certificats de résistance aux intempéries, déclarations de classement approuvé par l'autorité compétente, certificats d'agrément, certificats d'exemption.

54. Dans le modèle recommandé pour les déclarations de marchandises dangereuses qui est présenté à l'annexe II de la présente Recommandation, l'attention des personnes qui remplissent les formulaires est attirée sur le fait que des renseignements particuliers doivent être fournis dans les cas décrits ci-dessus.

## ANNEXE I

### **Renseignements requis concernant les marchandises dangereuses conformément aux réglementations modales en vigueur en Europe**

On trouvera dans la présente annexe une liste de toutes les données exigées dans les réglementations propres aux différents modes de transport régissant le transport de marchandises dangereuses en Europe. Cette liste a été établie à partir des règlements relatifs aux transports routier, ferroviaire, aérien et maritime et les données proviennent de l'ADR, du RID, des règlements OACI/IATA et du Code IMDG. L'inclusion d'autres données comme les numéros GSMU/FS et les numéros de téléphone qu'il est possible d'appeler 24 heures sur 24 n'a pas été prévue parce qu'elles ne sont requises ni par le Livre orange ni par les réglementations modales, même si l'on sait que certaines autorités nationales et compagnies de navigation les exigent.

Pour simplifier l'établissement du document et en faciliter la consultation, la liste a été divisée en cinq sections, à savoir :

- en-tête - section réservée à des renseignements tels que le nom et l'adresse de l'expéditeur/du destinataire et du transporteur (s'il y a lieu);
- données de référence - section indiquant les références commerciales et administratives, par exemple le numéro de la lettre de transport aérien;
- renseignements relatifs au voyage - il s'agit notamment des points de départ et d'arrivée, du numéro de vol, du calendrier des départs de navires, etc.;
- renseignements relatifs à l'expédition - cela va des marques et numéros ainsi que de l'indication du poids brut et net à des renseignements précis sur la nature du risque et le classement correspondant;
- espaces réservés aux déclarations et aux signatures - étant donné qu'en matière de déclaration, les prescriptions varient d'un mode de transport à l'autre, elles sont indiquées pour chaque mode.

Toutefois, aux fins de la déclaration de marchandises dangereuses, on trouvera aussi une formulation qu'il est suggéré d'adopter pour la déclaration de l'expéditeur et le certificat d'emballage.

<b>Rubrique</b>	<b>Case No</b>	<b>Données</b>	<b>M/O/C*</b>	<b>Mode (A= IMDG, B= OACI, C= ADR, D= RID)</b>	<b>Observations</b>
<b><i>Renseignements devant figurer dans l'en-tête</i></b>					
1	1	Chargeur/Expéditeur/Envoyeur	M	A,B,C,D	
2	6	Destinataire	M	A,B,C,D	
3	7	Transporteur	C	A,C,D	
<b><i>Références</i></b>					
4	2	Références - par exemple No de la LTA	M	A,B	Ces références doivent être indiquées mais pas nécessairement par l'expéditeur
<b><i>Renseignements relatifs au voyage</i></b>					
5	10	Numéro du bâtiment/vol et date du voyage	0	A = nom du navire/ numéro du voyage	Ces références doivent être indiquées mais pas nécessairement par l'expéditeur
6	11	Port/lieu de chargement	0	A,	Ces références doivent être indiquées mais pas nécessairement par l'expéditeur
7	12	Port/lieu de déchargement	0	A,	Ces références doivent être indiquées mais pas nécessairement par l'expéditeur
<b><i>Renseignements concernant l'envoi et les risques</i></b>					
8	14	Marques et numéros, numéro du conteneur, etc.	0	A,B,C,D	
9	14	Désignation officielle de transport	M	A,B,C,D	
10	14	Classe/division de risque	M	A,B,C,D	Classe 7 : "Matières radioactives" (à faire figurer après la classe lorsque cette indication n'apparaît pas dans la désignation officielle de transport)
11	14	Numéro ONU	C	A,B,C,D	Obligatoire, quand il existe
12	14	Groupe de compatibilité	M	A,B,C,D	
13	14	Groupe d'emballage	M	A,B	
14	14	Numéro d'identification du risque	M	D	Pour les citernes et les conteneurs-citernes
15	14	Renseignements supplémentaires concernant les dispositions prises	M	C,D	Par exemple pour les matières instables

<b>Rubrique</b>	<b>Case No</b>	<b>Données</b>	<b>M/O/C*</b>	<b>Mode (A= IMDG, B= OACI, C= ADR, D= RID)</b>	<b>Observations</b>
16	14	Numéro d'article accompagné d'une lettre quelconque (équivalant au groupe d'emballage pour les autres modes de transport)	M	C,D	
17	14	Indication d'emballage vide <b>a) Air et mer</b>	M		Accompagner la désignation officielle de transport de la mention "VIDE, NON NETTOYE" ou "RESIDUS, CONTENU ANTERIEUR"; utilisation très limitée dans le cadre de l'OACI
18		<b>b) Route et rail</b>	M		ADR/RID = "EMBALLAGE VIDE... DERNIERE MARCHANDISE CHARGEE"; rubrique spéciale dans chaque classe pour l'emballage vide
19	14	Pour les déchets, faire précéder la désignation officielle de transport de la mention "DECHETS"	M	A,B,C,D	
20	14	Nombre et type de colis (volume et masse de l'envoi)	M	A,B,C,D	(Classe 1 : matières et objets explosifs) masse du contenu
21	14	Point d'éclair minimum en 'C	C	A	A = 61 'C ou moins
22	14	POLLUANT MARIN	C	A	
23	14	Initiales "ADR" ou "RID"	M	C,D	
24	14	Température de régulation et température critique	C	A,C,	Uniquement pour les classes 4.1 et 5.2 (matières autoréactives et apparentées)
25	8	Restrictions concernant les aéronefs	C	B	Permet de préciser "avion passagers et avion cargo" ou "avion cargo seulement"
<b><i>Déclarations</i></b>					
26	22	Déclaration (expéditeur) Signataire/nom/qualité, société, lieu, date et signature	M	A,B,C,D	
27	20	Déclaration (emballeur), nom/qualité, société, lieu et date, signature	C	A	Conteneurs et véhicules

\* M ("Mandatory") = obligatoire. O ("Optional") = facultatif. C ("Conditional") = conditionnel.



### **Certificat d'empotage**

La signature figurant dans la case 15 doit être celle du responsable de l'empotage.

Il est certifié que :

Le conteneur ou le véhicule était propre, sec et apparemment en état de recevoir les marchandises.

Si l'envoi comporte des marchandises de la classe 1, autres que des marchandises relevant de la division 1.4, le conteneur est propre à l'emploi conformément à la section 12 de l'introduction de la classe 1 du Code IMDG.

Aucune marchandise incompatible n'a été chargée dans le conteneur ou le véhicule, sauf autorisation expresse de l'autorité compétente.

Tous les colis ont été inspectés extérieurement et seuls les colis en bon état ont été chargés.

Des fûts ont été rangés debout, sauf autorisation expresse de l'autorité compétente.

Tous les colis ont été correctement chargés et calés dans le conteneur ou le véhicule.

Pour le transport en vrac, les marchandises ont été uniformément réparties dans le conteneur ou le véhicule.

Les colis contenus dans le conteneur ou le véhicule ont été correctement marqués, étiquetés et munis de plaques-étiquettes. Toutes les marques, les étiquettes et les plaques-étiquettes inutiles ont été enlevées.

Si le véhicule ou le conteneur est réfrigéré au moyen de neige carbonique, l'inscription suivante est apposée en un endroit très visible, par exemple sur la porte : DANGEREUX - CONTIENT DU CO<sub>2</sub> (NEIGE CARBONIQUE) - AERER COMPLETEMENT AVANT D'ENTRER.

Si la déclaration de marchandises dangereuses sert uniquement de certificat d'empotage, et non pas de document combiné, une déclaration de marchandises dangereuses signée par l'expéditeur ou le fournisseur doit être délivrée afin de couvrir chaque colis de marchandises dangereuses empoté dans le conteneur.

Note : Le certificat d'empotage n'est pas requis pour les citernes ici

