



**Conseil économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/165
28 mai 2001

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTERNES

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-DIXIÈME SESSION
(7-11 mai 2001)**

TABLE DES MATIÈRES

Paragraphes

Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
État de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	
État de l'accord	3 - 4
Protocole d'amendement de 1993	5
Accords particuliers	6 - 9
Notifications en application du marginal 10 599	10 - 21
Amendements du 1 ^{er} juillet 2001.....	22 - 28
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR	
Propositions diverses	29 - 50
Construction des véhicules	51 - 68
Véhicules-citernes	69 - 72
Sécurité dans les tunnels routiers	73 - 75
Suivi de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD)	76 - 86

	Paragraphes
Programme de la soixante-et-onzième session	87, 88
Questions diverses	89 - 93
Adoption du rapport	94

Annexes

Annexe 1 : Corrections à l'annexe de la notification dépositaire C.N.1098-TREATIES-3 (version française)	(voir TRANS/WP.15/165/Add.1)
Annexe 2: Corrections à l'annexe de la notification dépositaire C.N.1098-TREATIES-3 (version anglaise)	(voir TRANS/WP.15/165/Add.2)
Annexe 3: Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (textes adoptés par le groupe de travail	
Annexe 4: Directives concernant la façon de remplir le certificat d'agrément conformément au 9.1.2.1 de l'annexe B de l'ADR	
Annexe 5: Directives concernant l'application de la période transitoire pour le certificat d'agrément B.3 des véhicules (édition 1999 de l'ADR)	

* * *

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-dixième session du 7 au 11 mai 2001 sous la Présidence de M. J. Franco (Portugal) et la Vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. La Commission européenne était également représentée. Étaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et les organisations non gouvernementales suivantes : le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilées (FIATA), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), la Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (CENCC), la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et la Conférence internationale des courriers express (IECC).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/WP.15/164

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour préparé par le secrétariat avec l'ajout du document TRANS/WP.15/AC.1/1997/40 et des documents informels INF.1 à INF.20 soumis tardivement.

ÉTAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ET QUESTIONS CONNEXES

État de l'Accord

Document : TRANS/WP.15/2001/8 et -/Corr.1 (Secrétariat)

Document informel: INF.12 (Secrétariat)

3. Le Groupe de travail a invité chaque délégation à vérifier les coordonnées des autorités compétentes des pays parties contractantes à l'ADR et à transmettre les corrections éventuelles au secrétariat. L'adresse électronique de l'autorité compétente, lorsqu'elle existe, devrait être également mentionnée.

4. Le Groupe de travail a également noté (INF.12) que suite à la parution du document TRANS/WP.15/2001/8/Corr.1, la République fédérale de Yougoslavie avait effectué le 12 mars 2001 une notification de succession à l'ADR (Notification dépositaire C.N.311.2001.TREATIES-1), et qu'en conséquence l'ADR avait pris effet pour la Yougoslavie le 27 avril 1992, date de la succession d'État.

Protocole d'amendement de 1993

5. Le Groupe de travail a noté que douze États ne sont toujours pas contractants au Protocole de 1993 (Allemagne, Azerbaï djan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Lituanie, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Ukraine et Yougoslavie). Ils ont donc été invités à déposer les instruments juridiques nécessaires pour que le Protocole puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible. Le représentant de l'Allemagne a déclaré qu'il appuyait l'adhésion au Protocole de 1993 et il a dit que son pays déposerait l'instrument voulu dès que possible. Le représentant de la Belgique a dit que la procédure était également en cours dans son pays.

Accords particuliers

Document : TRANS/WP.15/2001/16 (Secrétariat)

6. Le Groupe de travail a pris note de la liste complète, à jour le 1er février 2001, des accords conclus en application des marginaux 2010 et 10 602 de l'ADR. Il a été rappelé que cette liste est mise à jour régulièrement sur le site web de la Division des transports (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>), où figure également le texte des accords particuliers multilatéraux. Le Groupe de travail a noté également que tous les accords bilatéraux étaient arrivés à échéance.

7. Le représentant de l'IRU a appelé les autorités compétentes à limiter les accords multilatéraux au strict nécessaire, car ils sont source de confusion et de distorsion en matière de concurrence.

8. Le représentant de la Pologne a rappelé qu'en vertu des marginaux 2010 et 10 602 les accords spéciaux sont normalement prévus afin de pouvoir procéder aux essais nécessaires en vue d'amender les dispositions des annexes A et B de l'ADR pour les adapter à l'évolution des techniques et de l'industrie. Il a déploré que plusieurs accords multilatéraux dérogeant aux dispositions de l'ADR ne sont pas prévus à cette fin.

9. Il a également été rappelé qu'un accord multilatéral n'était valable que sur les territoires des pays signataires de ces accords, et qu'il n'y avait donc pas grand intérêt à conclure des accords entre pays éloignés géographiquement si les pays de transit n'étaient pas disposés à les signer. Il a cependant été fait remarquer que de tels accords peuvent avoir un sens pour les États membres de l'Union européenne compte tenu de l'article 6.10 de la directive 94/55/CE.

Notifications en application du marginal 10 599 (Chapitre 1.9)

Document informel : INF.5 (Finlande)

10. La représentante de la Finlande a signalé qu'il existait toujours des problèmes de transport international entre son pays et la Fédération de Russie dans la mesure où les transports de marchandises dangereuses sur le territoire de la Fédération de Russie continuent d'être subordonnés à l'obtention d'un permis dont le tarif est fixé arbitrairement par des autorités locales et varie donc suivant le nombre de régions traversées. L'itinéraire doit également être approuvé. Comme cette question avait été débattue précédemment et que le représentant de la Fédération de Russie avait indiqué que son gouvernement procédait à une révision de la liste des matières pour lesquelles un permis spécial était demandé, elle a demandé où en était la situation (voir également pour mémoire TRANS/WP.15/157, paras. 12 à 17, TRANS/WP.15/159, paras. 77 à 79 et TRANS/WP.15/161, paras. 10 à 14).

11. Les représentants de la Belgique et de la Pologne ont indiqué que les transporteurs de leurs pays rencontraient les mêmes problèmes et ont noté que des permis étaient demandés pour des matières autres que celles figurant dans la liste présentée par la Fédération de Russie à la soixante-huitième session. Ils ont donc souhaité que le Gouvernement de la Fédération de Russie communique une liste à jour de ces matières.

12. Le Président a rappelé que ces pratiques n'étaient pas conformes à l'ADR et qu'elles n'avaient pour résultat que d'entraver le commerce international et le développement économique dans la région sans augmenter la sécurité. Il a rappelé la détermination du Gouvernement de la Fédération de Russie à résoudre ce problème et l'a encouragé à adopter des pratiques tout à fait conformes à l'esprit et à la lettre de l'ADR.

13. Le représentant de la Fédération de Russie a déclaré que son gouvernement allait prendre des mesures drastiques pour limiter la liste des matières en question à celles visées au paragraphe 8.1.2.2 de l'ADR restructuré. Il avait d'ailleurs préparé un questionnaire (INF.15) afin d'obtenir une interprétation précise de ce paragraphe de la part du groupe de travail car certains problèmes d'interprétation lui semblaient liés à la traduction russe et il a demandé aux délégations de remplir ce questionnaire pour clarifier certains points.

14. Le Président a prié tous les membres du groupe à remplir ce questionnaire et à le faire parvenir au représentant de la Fédération de Russie avant le 15 juin 2001.
15. Le représentant de la Fédération de Russie a également confirmé que la liste de marchandises dangereuses pour lesquelles un permis spécial est actuellement demandé en Fédération de Russie est celle qui avait été présentée au Groupe de travail en 1999. (TRANS/WP.15/2000/3).
16. Il a également déclaré que des travaux sont en cours dans son pays et qu'ils visent à remplacer le système actuel d'autorisation d'itinéraires, non prévu par l'ADR, par un système de signalisation routière qui correspond à la pratique dans les autres pays européens. Il conviendrait toutefois de vérifier l'état de la signalisation routière actuellement dans son pays et de procéder ensuite à la mise en place d'un système de signalisation approprié.
17. Le représentant de la Fédération de Russie a également annoncé que la réglementation nationale serait révisée pour être alignée sur l'ADR dès que le texte de l'ADR restructuré serait disponible en russe, et que ceci devrait simplifier nombre de problèmes d'interprétation dans son pays.
18. Le Groupe de travail s'est félicité des perspectives présentées par le représentant de la Fédération de Russie et a prié le secrétariat de mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires pour assurer la disponibilité de la version russe de l'ADR restructuré dans les plus brefs délais.
19. Le Groupe de travail a aussi souligné que la CEE-ONU avait déjà élaboré des conventions et recommandations appropriées dans le domaine de la signalisation routière qui devraient permettre de réglementer la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses.
20. Sur une question de l'IECC, un membre du secrétariat a indiqué qu'il n'était pas possible de présenter un document récapitulatif utile des notifications reçues en vertu du marginal 10 599, d'une part parce que toutes les parties contractantes n'avaient pas transmis ces notifications, d'autre part parce qu'elles n'étaient pas toutes à jour ou complètes pour un pays donné, et enfin parce qu'elles n'avaient pas été soumises sous forme électronique. Il a suggéré que les autorités compétentes de chaque pays lui transmettent ces notifications à jour par courrier électronique dans les langues de travail du secrétariat (anglais ou français) ou indiquent le ou les sites web où les règlements spécifiques en question peuvent être consultés. De la sorte il serait possible d'envisager la communication de ces renseignements par le biais du site web de la Division des transports.
21. Le Président a indiqué qu'il étudierait avec le secrétariat la manière de procéder à la collecte de ces informations. Il a été rappelé que les notifications concernent les paragraphes a) et d) du marginal 10 599 uniquement.

Amendements du 1er juillet 2001

Document informel : INF.2

22. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que les amendements proposés par le Gouvernement du Portugal dans la notification dépositaire C.N.1078.2000.TREATIES-3 du 1er janvier 2001 étaient réputés acceptés et entreraient en vigueur le 1er juillet 2001 (Notification dépositaire C.N.282.2001.TREATIES-1 rediffusée, du 17 avril 2001).

Documents : TRANS/WP.15/2001/20 (Secrétariat)

TRANS/WP.15/2001/21 (Secrétariat)

Documents informels : INF.13 et INF.14 (Secrétariat)

INF.8 (Allemagne)

23. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait relevé quelques erreurs dans les textes français et anglais de l'annexe à la notification C.N.1078.2000.TREATIES-3 et a confirmé que les corrections proposées étaient indispensables et relevaient d'une procédure de correction et non d'amendement. Le secrétariat a été invité à diffuser ces corrections, ainsi que d'autres corrections supplémentaires, conformément à la procédure officielle de correction (voir annexe 1 pour la version française et annexe 2 pour la version anglaise).

24. A propos de la correction concernant l'omission de la disposition TE19 dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les matières des classes 6.1 et 6.2, un membre du secrétariat a demandé s'il n'y avait pas une lacune dans l'ADR actuel, dans la mesure où l'on pourrait s'attendre à ce qu'une telle disposition soit également applicable aux matières de la classe 3 possédant un risque subsidiaire de la classe 6.1. Les membres du Groupe de travail ont été invités à réfléchir à la question d'ici la prochaine session.

25. Le Groupe de travail a noté (document informel INF.8) qu'une disposition du marginal 2314 de l'ADR actuel concernant les mentions dans le document de transport en cas d'application du marginal 31 500 (2) a involontairement été omise dans le texte de l'ADR restructuré. A l'unanimité, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'ajouter une correction dans la liste des corrections à la notification dépositaire visant à insérer un paragraphe 5.4.1.1.12 pour remédier à cette omission (voir annexes 1 et 2).

26. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait préparé une version consolidée de l'ADR restructuré (ECE/TRANS/140, Vol. I et II) en cours de publication qui serait également disponible sur CD-ROM.

27. Les représentants du CEFIC, de l'IRU et de la FIATA, notant que les textes ne sont toujours pas disponibles deux mois avant l'entrée en vigueur, se sont demandé s'il serait effectivement possible de les appliquer dès le 1er juillet, et si les transports effectués selon ces nouvelles dispositions seraient admis dans tous les pays dès le 1er juillet.

28. Le Président a rappelé qu'une période transitoire avait été prévue et qu'il avait été convenu que durant cette période, il serait possible d'utiliser de la manière la plus souple possible les dispositions de l'ancienne et de la nouvelle réglementations. Il appartenait à chaque Partie contractante d'assumer ses obligations vis-à-vis du droit international applicable, qu'il s'agisse de l'ADR ou de la directive 2001/7/CE.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR

Propositions diverses

Partie 1

Document : TRANS/WP.15/2001/12 (CEFIC)

29. Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles n'étaient pas favorables à la proposition du CEFIC dans la mesure où les problèmes évoqués pouvaient déjà être réglés dans le cadre de l'application du paragraphe 1.1.3.1 (c) ou de la sous-section 1.1.3.4.

30. Le représentant du CEFIC a estimé que le cas des transports effectués par des détaillants, des exploitants agricoles ou des artisans dans les dernières étapes de la distribution n'était pas abordé de manière satisfaisante et que les dispositions mentionnées ci-dessus n'étaient pas clairement interprétables.

31. Le Groupe de travail est convenu de revenir sur cette question ultérieurement si le CEFIC préparait un nouveau document argumenté tenant compte des divers commentaires émis.

Partie 5

Documents : TRANS/WP.15/2001/18 (FIATA)
TRANS/WP.15/AC.1/1997/40 (IATA)

32. Plusieurs délégations ont appuyé le principe de la proposition de la FIATA (appuyé par l'IATA) selon lequel un document de transport aérien ou maritime pourrait être utilisé en lieu et place d'un document de transport prescrit selon la section 5.4.1 (dans le cas de transports précédant ou suivant un transport aérien ou maritime) puisque les informations qui y sont contenues correspondent à celles du Règlement type de l'ONU et assurent un niveau équivalent de sécurité.

33. Le représentant de la Belgique a dit que les transports ADR sont également soumis habituellement à la Convention CMR, et que le document de transport utilisé est donc normalement le document CMR.

34. Il a été fait remarquer que ni la CMR ni l'ADR n'imposent un modèle de document particulier. Le document CMR a pour effet de prouver l'existence d'un contrat de transport, mais l'absence d'un tel document n'empêche pas l'application de la CMR.

35. Plusieurs délégations ont estimé que la proposition de la FIATA ne comporte pas de justifications suffisantes. L'ADR requiert en effet un certain nombre d'éléments d'information jugés indispensables pour le transport routier qui ne sont pas requis par le règlement IATA ou le Code IMDG et la proposition aurait dû indiquer les raisons pour lesquelles ces éléments pourraient être omis dans les cas de transport routier précédant ou suivant un parcours aérien ou maritime. Par ailleurs l'utilisation unique du document IATA ne permettrait pas d'identifier clairement l'expéditeur au sens du contrat de transport routier, ce qui poserait problème dans le cadre de la mise en oeuvre des dispositions relatives aux obligations des intervenants (chapitre 1.4).

36. La proposition de la FIATA mise aux voix n'a pas été adoptée (8 voix favorables, 9 contre et 5 abstentions).

Document : TRANS/WP.15/2001/3 (CEFIC)

37. La proposition de modification des paragraphes 8.1.5 et 5.4.3 a été adoptée (voir annexe 4), bien que quelques délégations ne fussent pas favorables à une nouvelle modification de la rédaction des consignes émises. Il est entendu que cette modification n'oblige pas les expéditeurs à modifier les consignes écrites préparées sur le modèle actuel.

Document : TRANS/WP.15/2001/5 (Norvège)

38. La proposition de remplacer les mots "transportée par unité de transport" par "figurant dans le document de transport" au NOTA figurant sous 5.4.1.1.1. g) n'a pas été adoptée. Une proposition alternative préparée par le Royaume-Uni et l'Autriche et visant à indiquer les quantités dans le document de transport lorsqu'il est intentionnellement prévu d'appliquer le paragraphe 1.1.3.6 a été adoptée (voir annexe 3).

Document informel : INF.7 (Allemagne)

39. Les délégations ont été invitées à communiquer leurs commentaires sur ce document informel relatif aux spécifications des panneaux orange pour que le Gouvernement de l'Allemagne puisse soumettre une proposition définitive à la session de novembre 2001.

Partie 7

Document : TRANS/WP.15/2000/11/Rev.1 (Allemagne)

40. Le représentant de l'Allemagne a retiré ce document et a dit qu'il soumettrait une proposition relative aux points 2 et 3 à la Réunion commune de septembre 2001.

Document : TRANS/WP.15/2001/14 (Allemagne)

41. Cette proposition a été retirée de l'ordre du jour car il avait déjà été convenu qu'elle devrait être discutée par la Réunion commune. Le document TRANS/WP.15/AC.1/2001/4 a été établi à cet effet.

Document : TRANS/WP.15/2001/19 (Norvège)

42. Le représentant de la Norvège a proposé de modifier la disposition spéciale V7 parce qu'il estimait qu'en pratique ni les véhicules couverts ni les conteneurs fermés ne sont pourvus de systèmes d'aération adéquate. Il a proposé de suivre le Code IMDG et de prescrire uniquement une ouverture des portes pendant 3 minutes avant de pénétrer dans le véhicule ou le conteneur.

43. Le représentant de l'EIGA a déclaré qu'il était opposé à cette modification car il s'agissait là d'une prescription de sécurité importante et que la prescription d'ouverture des portes ne pouvait pas garantir que l'on puisse pénétrer dans le véhicule ou le conteneur en toute sécurité s'il y avait eu une fuite d'un gaz toxique ou inflammable.

44. Plusieurs délégations ont partagé l'avis de l'EIGA, en estimant par ailleurs qu'il n'y a pas lieu de s'inspirer des règlements applicables à d'autres modes de transport, notamment les modes maritime et ferroviaire où les conteneurs sont manipulés dans des zones spécifiques à l'écart des agglomérations alors que les véhicules peuvent circuler et être ouverts dans des zones habitées.

45. Le représentant de la Norvège a dit qu'il conviendrait au moins de spécifier plus précisément ce que l'on entend par aération adéquate, et de vérifier que les véhicules couverts et conteneurs fermés peuvent répondre en pratique à ces prescriptions. Il a dit qu'il préparerait un nouveau document pour la prochaine session en coopération avec l'EIGA.

Partie 8

Moyens d'extinction d'incendie

Documents : TRANS/WP.15/2000/5 (Allemagne)
TRANS/WP.15/2001/1 (IRU)

Document informel : INF.3 (Allemagne)

46. Le groupe de travail a accepté la demande du représentant de l'Allemagne de repousser l'examen de cette question à la prochaine session, pour laquelle il préparera un nouveau document sur la base du rapport du groupe informel qui se réunira à Munich les 27 et 28 juin 2001.

Surveillance des véhicules

Document : TRANS/WP.15/2000/17 (Royaume-Uni)

47. La proposition du Royaume-Uni de supprimer dans les dispositions S1(6), S16 et S21 les phrases relatives à la surveillance pour prévenir tout acte de malveillance n'a pas été adoptée. Certaines délégations estimaient que même si ces questions relevaient éventuellement d'autres législations dans certains pays, l'ADR permettait au moins une approche minimale de sûreté à cet égard harmonisée à l'échelon européen et qui n'est pas contradictoire avec ces législations.

Classe 1 (convois, lieux de chargement et de déchargement)

Document : TRANS/WP.15/2000/18 (Royaume-Uni)

48. La proposition du Royaume-Uni de préciser que la distance de 50 mètres entre véhicules en stationnement ou en convois ne doit être maintenue que "lorsque cela est possible" n'a pas été adoptée, de nombreuses délégations estimant que cette précision permettrait facilement d'enfreindre la règle.

Disposition S3

Document : TRANS/WP.15/2001/6 (Norvège)

49. La proposition de modification à la disposition S3 a été adoptée (voir annexe 3).

Formation de l'équipage des véhicules

Document : TRANS/WP.15/2001/9 (Norvège)

50. La proposition de créer un régime de formation particulière pour les chauffeurs de véhicules transportant des produits pétroliers, comme dans le cas de la formation des conseillers à la sécurité, n'a pas été adoptée. Plusieurs délégations considéraient en effet que cela reviendrait à remettre en cause les décisions récemment prises en matière de formation, et que cela pourrait pousser chaque catégorie professionnelle à demander un examen spécial, ce qui aurait pour effet de limiter la compétence globale des conducteurs et de limiter ainsi leur mobilité professionnelle.

Construction des véhicules

Document : TRANS/WP.15/2001/2 (Autriche)

51. Le Groupe de travail a confirmé que le NOTA sous le paragraphe 9.2.3.4.2 est bien placé car il ne s'applique qu'aux véhicules EX/III. Il vise en fait l'utilisation de remorques de type O₁.

52. Sur cette explication, le représentant de l'Autriche a retiré sa proposition, mais le Groupe de travail est convenu qu'il conviendrait éventuellement de revoir ces dispositions et de les rédiger de manière plus claire.

Dispositif de limitation de vitesse

Document : TRANS/WP.15/2001/7 (Norvège)

53. Comme les dispositifs de limitation de vitesse modernes permettent de limiter la vitesse exactement à 90 km/h, le Groupe de travail a accepté de modifier le libellé du 9.2.5 pour indiquer la vitesse maximale admissible compte tenu de la tolérance technique de l'appareil plutôt que de conserver la référence à une vitesse de consigne de 85 km/h qui avait été prévue avec une incertitude de ± 5 km/h (voir annexe 3).

Certificat du véhicule

Document : TRANS/WP.15/2001/10 (Autriche)

54. Le Groupe de travail a modifié la troisième phrase du paragraphe 9.1.2.1.5 pour indiquer que le recto et le verso du certificat “peuvent” être utilisés (au lieu de “doivent être utilisés”) (voir annexe 3).

55. Plusieurs délégations ont indiqué qu’elles étaient favorables au maintien d’une diagonale rose sur ce document, et le représentant de l’Autriche a retiré sa proposition visant à la rendre facultative. Les délégations qui souhaiteraient normaliser cette diagonale devraient soumettre des propositions concrètes.

Documents informels : INF.10 (OICA)
INF.16 (Allemagne)

56. Il n’a pas été jugé nécessaire de modifier le modèle de certificat d’agrément comme le proposait l’OICA pour les indications relatives au système de freinage d’endurance, car ce certificat n’a pas encore été utilisé et il conviendrait de vérifier au préalable s’il existe vraiment un problème pratique.

57. Le Groupe de travail a préparé, sur la base de la proposition de l’Allemagne, des instructions pour remplir le certificat qui servirait à titre d’interprétation harmonisé pour les parties contractantes (voir annexe 4).

58. Au point 4 des instructions, il a été noté qu’au Royaume-Uni les remorques ne sont pas immatriculées (l’unité de transport porte le numéro d’immatriculation du véhicule tracteur). En Suisse le numéro d’immatriculation identifie le propriétaire et non pas le véhicule. Il a donc été décidé d’admettre des écarts par rapport à l’interprétation donnée pour autant que ces écarts soient justifiés par la législation du pays concerné.

59. Le point 5 des instructions a été laissé libre. Les délégations ont été priées de transmettre au représentant de l’Allemagne leurs interprétations des termes employés dans la case 5 du certificat afin qu’il puisse préparer une proposition d’interprétation harmonisée pour la prochaine session.

Document informel : INF.11 (Belgique)

60. Le représentant de la Belgique a soulevé plusieurs problèmes sur la façon de remplir les certificats pour les véhicules-citernes. Dans les cas 1 (citernes à plusieurs compartiments) et 2 (citernes avec réglage de la soupape de sécurité entre 1,5 et 3 bar), le Groupe de travail a confirmé que l’autorité compétente doit remplir de manière appropriée toutes les rubriques du certificat afin de permettre au chargeur de définir sans ambiguïté quelles matières peuvent être transportées.

61. Pour la question des citernes à déchets opérant sous vide (et les citernes en plastique), le Groupe de travail a noté que la Réunion commune n’avait pas défini de codes citernes spécifiques, notamment pour ne pas surcharger le tableau A du chapitre 3.2. Il conviendrait donc d’utiliser les codes citernes des citernes métalliques qui peuvent être indiqués au point 9.5 du certificat. Il serait utile d’introduire dans les sections 4.4 et 4.5 la liste des matières qui peuvent être transportées en citernes à déchet ou en citernes en plastique lorsque ces codes sont mentionnés. Les représentants de l’Allemagne et des Pays-Bas s’associeront au représentant de la Belgique pour préparer une proposition en ce sens à la prochaine session.

62. Le cas No.4 relatif aux matières cristallisables sera porté à l’attention de la Réunion commune.

Document informel : INF.18 (Danemark)

63. Le Groupe de travail s'est félicité de l'analyse des différentes situations qui se présenteront pour vérifier, pendant la période transitoire, si le transport est permis suivant que les envois sont conformes à l'ancien ADR ou à l'ADR restructuré dans les cas où un ancien ou un nouveau certificat d'agrément est disponible à bord du véhicule. Le Groupe a décidé de reproduire cette analyse du Danemark en annexe au rapport (voir annexe 5).

Véhicules EX/II et EX/III

Documents : TRANS/WP.15/2001/11 (Norvège)
TRANS/WP.15/2001/14 (Norvège)
TRANS/WP.15/2001/15 (Norvège)

64. L'examen de ces documents a été confié à un groupe ad hoc qui a conclu qu'il serait souhaitable de réviser dans leur ensemble les dispositions relatives à la construction des véhicules destinés au transport d'explosifs compte tenu de l'évolution de la technologie et des besoins en ce qui concerne le développement des explosifs commerciaux modernes mélangés sur place.

65. Le représentant de la Norvège a proposé de réunir un groupe informel qui préparerait des dispositions révisées, à Tønsberg (Norvège) du 17 au 19 décembre 2001. Cette proposition a été acceptée.

Révision du chapitre 9

Document : TRANS/WP.15/2000/15 (Italie)
Document informel : INF.4 (Italie)

66. Le représentant de l'Italie a dit qu'il souhaitait que sa proposition de révision du chapitre 9 soit examinée en premier lieu par un groupe informel qu'il a proposé de réunir à Turin les 6 et 7 septembre 2001. Cette proposition a été acceptée.

Matériel électrique

Document informel : INF.9 (CLEPA)

67. Le Groupe de travail a noté que le CLEPA soumettrait une proposition à la prochaine session.

Modifications au Règlement No.13

Document informel : INF.17 (Extraits de TRANS/WP.29/GRFF/49 et
TRANS/WP.29/GRFF/2000/27/Rev.1)

68. Le Groupe de travail a noté que le groupe GRFF avait adopté des modifications à l'annexe 5 du Règlement No.13 qui seraient soumises pour adoption au groupe WP.29 en juin 2001. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait été décidé d'introduire dans l'ADR des références à l'annexe 5 du Règlement No.13 et au règlement No. 105 sous réserve que ces règlements reflèteraient fidèlement les prescriptions de l'ADR. La décision du GRFF revient à modifier les prescriptions de l'ADR sans que le Groupe WP.15 n'ait été consulté. Les prescriptions étant du ressort de l'ADR, le Groupe de travail estime que toute proposition d'amendement impliquant une modification de fond doit avoir reçu son approbation avant d'être soumise au Comité administratif de l'Accord de 1958. Il demande donc au groupe WP.29, s'il accepte cette proposition du groupe GRFF, ou aux auteurs de la proposition, de la soumettre officiellement au groupe WP.15 avec, conformément aux règles établies pour les travaux du groupe, les justifications en matière de sécurité et une explication des conséquences économiques. Cette proposition devrait également signaler les modifications éventuelles à faire dans les dispositions correspondantes de l'ADR. Si cette proposition recevait l'aval du WP15, elle pourrait alors être également soumise au Comité administratif de l'Accord de 1958.

Véhicules-citernes

Épaisseur équivalente, arrangements alternatifs

Documents : TRANS/WP.15/161/Add.2
TRANS/WP.15/1999/15 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/33 (Italie)
TRANS/WP.15/1999/48 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/49 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/51 (Allemagne)

69. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail des résultats d'un groupe informel qui s'est réuni à Berlin du 24 au 26 janvier 2001. Le rapport de ce groupe sera soumis à la Réunion commune, qui devrait discuter des questions relatives aux citernes le 31 mai 2001 (TRANS/WP.15/AC.1/2001/14).

70. Le Groupe de travail a noté que le groupe informel devrait se réunir à nouveau durant la session de la Réunion commune.

Citernes pour le chlore et le dioxyde de soufre

Document : TRANS/WP.15/2001/4 (Royaume-Uni)

71. Il a été convenu que cette proposition relative à la construction des citernes routières pour le chlore et le dioxyde de soufre devrait être soumis en premier lieu à la Réunion commune qui devrait soit se déclarer compétente en la matière soit laisser la question à la compétence du groupe WP.15.

Citernes en aluminium

Document : TRANS/WP.15/2001/13 (ITCO)

72. En l'absence d'un représentant de l'ITCO, ce document n'a pas été discuté. Il ne sera remis à l'ordre du jour de la prochaine session que si l'ITCO le demande.

SI CURITI DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Document informel : INF.19 (Royaume-Uni)

73. Le Groupe de travail a noté que le Gouvernement du Royaume-Uni a l'intention de préparer des propositions pour la réunion de novembre sur la base des travaux conjoints de l'OCDE et de l'AIPCR.

74. Le Groupe de travail a pris note d'un rapport de l'Institut National de l'Environnement industriel et des risques (INERIS, France) sur la dangerosité de certaines matières actuellement non classées marchandises dangereuses au regard de la sécurité incendie en tunnel, commandité suite à l'accident survenu dans le tunnel du Mont-Blanc.

75. Le représentant de l'Autriche a souhaité que les travaux aboutissent à une approche harmonisée au niveau européen pour les conditions de passage de marchandises dangereuses dans les tunnels, mais a espéré qu'ils n'aboutissent pas à une classification en tant que marchandises dangereuses de toutes matières susceptibles de présenter un risque dans des conditions très spéciales.

SUIVI DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSÉS AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CRTD)

Documents : TRANS/WP.15/2001/17 et -/Add.1 et -/Add.2

76. Le Président a rappelé que le Comité des transports intérieurs a chargé le Groupe de travail d'examiner les réponses à un questionnaire relatif à la CRTD et de constituer, s'il le jugeait utile, un groupe spécial chargé d'examiner comment la CRTD pourrait être modifiée afin d'encourager les adhésions.

77. Le Groupe de travail a pris note des réponses transmises par les Pays-Bas, la Suisse, la République tchèque et le Kirghizistan.

78. Le représentant des Pays-Bas a rappelé les raisons qui avaient poussé les gouvernements à élaborer diverses conventions dans le domaine de la responsabilité civile et de l'indemnisation, notamment au niveau de l'Organisation maritime internationale après les accidents ayant entraîné des pollutions importantes par le pétrole, puis la CRTD au niveau de la CEE-ONU après l'accident de Los Alfaques. Comme la CRTD adoptée en 1989 n'avait obtenu que deux signatures et aucune ratification, il convenait d'en étudier les raisons et éventuellement de revoir les limites de responsabilité jugées trop élevées par certains pays. Par ailleurs, des faits nouveaux dans le cadre des travaux d'autres organes de la CEE-ONU montrent qu'il est nécessaire qu'un régime de responsabilité uniforme et harmonisé qui traite de la compensation en cas de dommages causés en cours de transport de marchandises dangereuses entre en vigueur.

79. Le représentant de l'Autriche a exposé les diverses raisons qui pouvaient empêcher les États d'adhérer à la CRTD, entre autres le peu d'accidents en cas de transport des marchandises dangereuses et le fait que les conséquences de ces accidents peuvent pour l'instant être couvertes par les régimes d'assurance généraux ; la difficulté d'identifier les bénéficiaires d'une telle convention, puisque les victimes potentielles ne forment pas un groupe identifiable ; le peu d'enclin des transporteurs à contribuer chèrement à des fonds d'indemnisation pour des conséquences mal déterminées d'accidents de probabilité incertaine ; la difficulté de traiter dans la même convention de trois modes de transport différents ; le fait que la Convention a des conséquences, positives ou négatives suivant les cas, pour des États qui n'y sont pas Parties contractantes. Il a dit que ces explications peuvent être facilement déduites du rapport explicatif de la CEE sur la CRTD publié sous la cote ECE/TRANS/84.

80. Trois délégations ont exprimé l'avis qu'il fallait traiter séparément le transport par voies de navigation intérieure.

81. Le représentant de la CCNR a informé le Groupe d'une audition des professionnels que son organisation entreprend le 16 mai 2001 ainsi qu'une réunion gouvernementale le lendemain pour décider des alternatives notamment s'il fallait conserver la CRTD ou élaborer une convention de responsabilité civile spécifique à la navigation intérieure. Il a souhaité que le secrétariat de la CEE-ONU participe à cette réunion et que, si décidée, l'élaboration d'une convention spécifique pour la navigation intérieure se fasse sous l'égide commune de la CEE-ONU, la CCNR et la Commission du Danube.

82. Le représentant des Pays-Bas a estimé que pour une application nationale d'une telle convention il était préférable d'avoir une approche globale pour les trois modes de transport. Comme la CRTD existait déjà, il convenait de concentrer les travaux sur cette convention, et avant de promouvoir de nouveaux instruments, tâcher de comprendre le problème et d'y remédier de la manière la plus simple.

83. Plusieurs délégations se sont demandé si le groupe de travail constituait le cadre de travail approprié, puisque cette convention intéressait en premier lieu les experts juridiques et les experts en matière d'assurance. Il a toutefois été convenu que les experts du transport des marchandises dangereuses doivent être associés à cette réflexion et le cas échéant aux travaux ultérieurs, et qu'il fallait remplir la mission confiée par le Comité.

84. Conformément à la demande du Comité, le Groupe de travail a décidé de prévoir durant sa prochaine session du 5 au 9 novembre une session parallèle d'un groupe spécial d'experts chargé d'examiner la question et de formuler à l'intention du Comité, à la lumière des réponses au questionnaire, des recommandations sur la voie à suivre.

Documents : TRANS/WP.15/2001/17 et -/Add.1 et -/Add.2

85. Cette session parallèle aura lieu sans interprétation, et les membres du groupe ont été priés d'inclure dans leur délégations des experts en la matière.

86. Le Président a invité toutes les délégations à s'assurer que les réponses au questionnaire soient transmises au secrétariat au moins 12 semaines avant la réunion de novembre si elles ne l'ont pas déjà été.

PROGRAMME DE LA SOIXANTE ET ONZIEME SESSION

87. La soixante et onzième session se réunira du 5 au 9 novembre 2001 et traitera des questions ci-après:

- Propositions d'amendements à l'ADR résultant des travaux de la Réunion commune
- Nouvelles propositions d'amendements
- Rapport des groupes de travail informels (Révision du chapitre 9, moyens d'extinction d'incendie)
- Sécurité dans les tunnels routiers
- Suivi de la CRTD.

88. Le Groupe de travail devra, à cette session, finaliser le projet d'amendement qui doit entrer en vigueur le 1er janvier 2003, avec l'exception éventuelle de la révision du chapitre 9 sur laquelle une décision finale pourrait être prise en mai 2002.

QUESTIONS DIVERSES

Transport d'artifices de divertissement

Document informel : INF.6 (Pays-Bas)

89. Le représentant des Pays-Bas a indiqué au groupe de travail qu'une explosion dans un dépôt d'artifices de divertissement avait causé la mort de vingt-deux personnes dans son pays, blessé de nombreuses autres et causé des dégâts matériels très importants. Suite à cet accident, le Comité d'experts de l'ONU a décidé d'inscrire la question de la classification de ces artifices dans son programme de travail. Toutefois, compte tenu du calendrier de travail du Comité et du temps nécessaire pour mettre en œuvre ses recommandations dans le cadre d'accords internationaux comme l'ADR, aucune amélioration réglementaire ne peut être attendue avant le 1er janvier 2005 si l'on suit cette procédure habituelle. Le Gouvernement des Pays-Bas souhaite prendre des mesures d'urgence à l'échelon européen pour éviter qu'un tel drame ne se reproduise. Il a donc invité les membres du groupe à remplir un questionnaire afin de profiter de l'expérience dans les autres pays parties contractantes, pour lui permettre de préparer une proposition pour la session de novembre visant à remédier rapidement à cette situation dans le cadre de l'ADR, au moins pour ce qui concerne les artifices de divertissement.

90. Le président a invité toutes les délégations à remplir ce questionnaire et à le faire parvenir au représentant des Pays-Bas avant le 30 juin 2001.

Publication de l'ADR sur CD-Rom

91. Un membre du secrétariat a indiqué que la Division des transports avait préparé à l'intention des délégations, en coopération avec la Division des services de conférence, un CD-ROM reprenant le texte complet de l'ADR. Cette version sera également diffusée comme publication de vente.

92. Il a indiqué que le secrétariat ne disposait pas actuellement de ressources suffisantes pour mettre au point des produits plus élaborés, mais qu'il réfléchissait aux différentes possibilités de tirer parti de l'évolution de la technologie informatique et de la dissémination de l'information, comme par exemple la production de versions navigables de CD-Rom en coopération avec des sociétés externes ou avec l'aide de consultants, ou la dissémination de l'ADR également sous forme navigable par INTERNET dans différentes langues avec la contribution des gouvernements ou d'organisations non gouvernementales, par exemple par des donations sur un fond spécial.

93. Le Groupe de travail s'est félicité du travail accompli par le secrétariat et de ses efforts pour s'adapter aux nouvelles technologies, efforts qu'il devrait poursuivre.

ADOPTION DU RAPPORT

94. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-dixième session et ses annexes sur la base d'un projet élaboré par le secrétariat.

Annexe 1

Corrections à l'annexe de la notification dépositaire
C.N.1098-TREATIES-3 (version française)

(voir document TRANS/WP.15/165/Add.1)

Annexe 2

Corrections à l'annexe de la notification dépositaire
C.N.1098-TREATIES-3 (version anglaise)

(voir document TRANS/WP.15/165/Add.2)

Annexe 3

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR
(textes adoptés par le groupe de travail)

5.4.1.1.1 g) Modifier le NOTA comme suit :

"NOTA : Dans le cas où il est envisagé d'appliquer le 1.1.3.6, la quantité totale des marchandises dangereuses de chaque catégorie de transport doit être indiquée dans le document de transport conformément au 1.1.3.6.3."

5.4.3.1 f) Modifier comme suit :

"le cas échéant, l'équipement nécessaire à l'application des mesures supplémentaires et/ou spéciales."

5.4.3.8 La phrase sous "**PROTECTION INDIVIDUELLE**" reçoit la teneur suivante :

"Mention de la protection individuelle destinée au conducteur conformément aux prescriptions des 8.1.5 b) et c)."

8.1.5 Modifier comme suit :

"Toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit être munie :

a) des équipements de sécurité d'usage général suivants :

- une cale au moins par véhicule, de dimensions appropriées au poids du véhicule et au diamètre des roues;
- deux signaux d'avertissement autoporteurs (par exemple cônes ou triangles réfléchissants ou feux clignotants orange indépendants de l'installation électrique du véhicule);
- un baudrier ou un vêtement fluorescent approprié (semblable par exemple à celui décrit dans la norme européenne EN 471) pour chaque membre de l'équipage du véhicule;
- une lampe de poche (voir aussi 8.3.4) pour chaque membre de l'équipage du véhicule;

b) d'une protection respiratoire conformément à la prescription supplémentaire S7 (voir chapitre 8.5) lorsque celle-ci est applicable selon les indications de la colonne (19) du tableau A du chapitre 3.2;

c) de la protection individuelle et de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures supplémentaires et/ou spéciales indiquées dans les consignes écrites prévues au 5.4.3."

Chapitre 8.5 Dans la prescription supplémentaire S3, supprimer "8.1.4.3".

9.1.2.1.5 La troisième phrase reçoit la teneur suivante : "Le recto et le verso peuvent être utilisés."

9.2.5 Modifier la dernière phrase de cette section comme suit :

"Le dispositif sera réglé de telle manière que la vitesse ne puisse pas dépasser 90 km/h, compte tenu de la tolérance technique du dispositif."

Annexe 4**Directives concernant la façon de remplir
le certificat d'agrément conformément au 9.1.2.1 de l'annexe B de l'ADR**

Les cases numérotées de l'imprimé du certificat d'agrément doivent être remplies comme suit :

1. Certificat No

Le numéro est indiqué par le service émetteur.

2. Constructeur du véhicule

Voir le(s) certificat(s) d'immatriculation.

3. No d'identification du véhicule

Voir le(s) certificat(s) d'immatriculation et vérifier sur le(s) véhicule(s).

4. No d'immatriculation

Voir le(s) certificat(s) d'immatriculation. Si le véhicule n'est toujours pas immatriculé à la date de délivrance du certificat d'agrément, ne rien mettre dans cette case en attendant l'immatriculation du véhicule.

Ou autre procédure prévue par le droit national.

5. Nom et siège d'exploitation du transporteur, utilisateur ou propriétaire**6. Description du véhicule**

Conformément à la note de bas de page 1 du certificat, les descriptions doivent suivre les définitions des véhicules à moteur et des remorques des catégories N et O, telles que définies à l'annexe 7 de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) ou dans la Directive 97/27/CE.

Description des véhicules à moteur conformément à la R.E.3 (qui ne fait pas de distinction entre les types de véhicules à moteur)

Maximum mass (Mm)	Power-driven vehicles category N	Véhicule à moteur de catégorie N	Kraftfahrzeuge der Klasse N
$Mm \leq 3.5t$	Category N ₁	Catégorie N ₁	Klasse N ₁
$3.5t < Mm \leq 12t$	Category N ₂	Catégorie N ₂	Klasse N ₂
$Mm > 12t$	Category N ₃	Catégorie N ₃	Klasse N ₃

Description des véhicules à moteur d'après la Directive 97/27/CE

Maximum mass (Mm)	Motor vehicles of category N	Véhicules à moteur de catégorie N	Kraftfahrzeuge der Klasse N
$Mm \leq 3.5t$	Lorry N ₁	Camion N ₁	Lastkraftwagen N ₁
$3.5t < Mm \leq 12t$	Lorry N ₂	Camion N ₂	Lastkraftwagen N ₂
$Mm > 12t$	Lorry N ₃	Camion N ₃	Lastkraftwagen N ₃
$Mm \leq 3.5t$	Tractor N ₁	Tracteur N ₁	Zugmaschine N ₁
$3.5t < Mm \leq 12t$	Tractor N ₂	Tracteur N ₂	Zugmaschine N ₂
$Mm > 12t$	Tractor N ₃	Tracteur N ₃	Zugmaschine N ₃
$Mm \leq 3.5t$	Semi-trailer tractor N ₁	Tracteur de semi-remorque N ₁	Sattelzugmaschine N ₁
$3.5t < Mm \leq 12t$	Semi-trailer tractor N ₂	Tracteur de semi-remorque N ₂	Sattelzugmaschine N ₂
$Mm > 12t$	Semi-trailer tractor N ₃	Tracteur de semi-remorque N ₃	Sattelzugmaschine N ₃

Description des véhicules tractés

Maximum Mass	Towed vehicles	Véhicule tracté	Anhängfahrzeuge
$Mm \leq 0.75t$	Drawbar trailer O ₁ / Full trailer O ₁ *	Remorque à timon d'attelage O ₁	Anhänger mit schwenk- barer Zugeinrichtung O ₁
$0.75t < Mm \leq 3.5t$	Drawbar trailer O ₂ / Full trailer O ₂ *	Remorque à timon d'attelage O ₂	Anhänger mit schwenk- barer Zugeinrichtung O ₂
$3.5t < Mm \leq 10t$	Drawbar trailer O ₃ / Full trailer O ₃ *	Remorque à timon d'attelage O ₃	Anhänger mit schwenk- barer Zugeinrichtung O ₃
$Mm > 10t$	Drawbar trailer O ₄ / Full trailer O ₄ *	Remorque à timon d'attelage O ₄	Anhänger mit schwenk- barer Zugeinrichtung O ₄
$Mm \leq 0.75t$	Semi-trailer O ₁	Semi-remorque O ₁	Sattelanhänger O ₁
$0.75t < Mm \leq 3.5t$	Semi-trailer O ₂	Semi-remorque O ₂	Sattelanhänger O ₂
$3.5t < Mm \leq 10t$	Semi-trailer O ₃	Semi-remorque O ₃	Sattelanhänger O ₃
$Mm > 10t$	Semi-trailer O ₄	Semi-remorque O ₄	Sattelanhänger O ₄
$Mm \leq 0.75t$	Centre-axle trailer O ₁	Remorque à essieu central O ₁	Zentralachsanhänger O ₁
$0.75t < Mm \leq 3.5t$	Centre-axle trailer O ₂	Remorque à essieu central O ₂	Zentralachsanhänger O ₂
$3.5t < Mm \leq 10t$	Centre-axle trailer O ₃	Remorque à essieu central O ₃	Zentralachsanhänger O ₃
$Mm > 10t$	Centre-axle trailer O ₄	Remorque à essieu central O ₄	Zentralachsanhänger O ₄

* "Full trailer" est le terme employé dans la résolution R.E.3

Conformément au 9.1.2.1.5, le certificat d'agrément d'un véhicule-citerne à déchets opérant sous vide doit en plus porter la mention : "**véhicule -citerne à déchets opérant sous vide**".

7. Désignation(s) du véhicule selon le 9.1.1.2 de l'ADR

Afin d'éviter toute modification non autorisée du certificat, toutes les désignations non conformes doivent être biffées.

Plusieurs désignations sont possibles pour le même véhicule. Par exemple, un véhicule qui satisfait aux prescriptions applicables aux véhicules FL satisfait automatiquement aux prescriptions des véhicules AT. Dans ce cas, les deux désignations doivent figurer sur le certificat.

Les données figurant sous le 7 associées à celles du 10 définissent les marchandises pouvant être transportées par un véhicule.

8. Dispositif de freinage d'endurance

La mention "sans objet" doit figurer sur les certificats des véhicules auxquels les dispositions concernant les dispositifs de freinage d'endurance ne sont pas applicables du fait de la date de leur première immatriculation, de leur faible masse maximale ou de la faible masse de leurs remorques conformément à la note b) du tableau au 9.2.1, compte tenu de la période transitoire définie à la note d) de ce même tableau. Dans les autres cas, la deuxième ligne du No 8 doit être cochée et la valeur correcte indiquée. Dans certains pays, la masse maximale admissible d'immatriculation/en service (pour la définition, voir la Directive 97/27/CE) dépasse 44 tonnes, mais conformément au 9.2.3.3.2 e) cette valeur de 44 tonnes peut être considérée comme suffisante même si la masse maximale totale de l'ensemble est supérieure à 44 tonnes (voir note de bas de page 4 du certificat). Exemple : La masse maximale d'un ensemble est de 50 tonnes (selon la réglementation nationale). L'efficacité du dispositif de freinage d'endurance est suffisante pour une masse maximale admissible de 44 t. Conformément au 9.2.3.3.2 e), l'ensemble peut être exploité jusqu'à 50 tonnes.

9. Description de la (des) citerne(s) fixe(s)/du véhicule-batterie

Voir l'agrément de type de la citerne, le dernier rapport de contrôle de la citerne ou la plaque de la citerne.

10. Marchandises dangereuses autorisées au transport

Pour les véhicules autres que les véhicules EX/II et EX/III, les véhicules équipés d'une citerne fixe ou les véhicules-batteries, aucun renseignement n'est requis sous le 10. Ces véhicules (par exemple les tracteurs de semi-remorque) peuvent être utilisés pour le transport de marchandises avec la désignation figurant sous le 7.

- 10.1 Conformément au 9.3.7.3 concernant l'équipement électrique du compartiment de chargement des véhicules EX/II et EX/III, le degré de protection IP 65 est requis pour les véhicules destinés au transport d'explosifs du groupe de compatibilité J. Pour les autres explosifs, l'équipement électrique du compartiment de chargement doit avoir un degré de protection IP 54.
- 10.2 Pour les véhicules-citernes et les véhicules-batteries, il faut choisir entre l'une des deux possibilités suivantes :
- soit une référence au code citerne sous le 9.5 ou à toute autre disposition spéciale sous le 9.6;
 - soit la liste des matières par classe, numéro ONU et, le cas échéant, par groupe d'emballage et désignation officielle de transport.

11. Observations

Espace pour les observations (par exemple la date du prochain contrôle de la citerne).

12. Valable jusqu'au

Indiquer la date d'expiration ainsi que le lieu et la date de délivrance. Le certificat doit être tamponné et signé par le service ayant délivré le certificat.

13. Extensions de validité

Comme pour le point 12 ci-dessus.

Annexe 5

Directives concernant l'application de la période transitoire pour le certificat d'agrément B.3 des véhicules (édition 1999 de l'ADR)

Quatre combinaisons possibles avec la terminologie suivante :

"Nouvel expéditeur" :	Expéditeur utilisant l'édition 2001 de l'ADR.
"Ancien expéditeur" :	Expéditeur utilisant l'édition 1999 de l'ADR.
"Nouveau certificat" :	Certificat ADR émis conformément à l'édition 2001 de l'ADR.
"Ancien certificat" :	Certificat ADR émis conformément à l'édition 1999 de l'ADR 1999.

• **Nouvel expéditeur - Nouveau certificat** :

Nouveau certificat avec code citerne :

Le No ONU de la matière ne figure pas sur le certificat ADR. Le code citerne requis s'obtient, à partir du No ONU, du tableau A du chapitre 3.2 de l'édition 2001 de l'ADR.

Nouveau certificat avec No ONU :

Le certificat ADR indique clairement si la matière est admise au transport.

• **Nouvel expéditeur - Ancien certificat** :

Ancien certificat avec "chiffres et lettres" :

Le No ONU de la matière ne figure pas sur le certificat ADR et les "chiffres et lettres" ne sont pas indiqués dans l'édition 2001 de l'ADR. Le transporteur est obligé d'avoir sur lui le tableau 3 de l'appendice B.5 de l'édition 1999 de l'ADR.

Ancien certificat avec No ONU :

Le certificat ADR indique clairement si la matière est admise au transport.

• **Ancien expéditeur - Ancien certificat** :

Ancien certificat avec "chiffres et lettres" :

Les "chiffres et lettres" du certificat ADR indiquent clairement si la matière est admise au transport (l'expéditeur a l'habitude des chiffres et lettres).

Ancien certificat avec No ONU :

Le certificat ADR indique clairement si la matière est admise au transport.

• **Ancien expéditeur - Nouveau certificat** :

Nouveau certificat avec code citerne :

Le No ONU de la matière ne figure pas sur le certificat ADR. Le code citerne requis s'obtient, à partir du No ONU, du tableau A du chapitre 3.2 de l'édition 2001 de l'ADR (comme dans le cas "Nouvel expéditeur - Nouveau certificat").

Nouveau certificat avec No ONU :

Le certificat ADR indique clairement si la matière est admise au transport.

Conclusion

Aucune des combinaisons possibles mentionnées ci-dessus ne devrait poser de difficulté pendant la période transitoire retenue, à condition que les consignes ci-dessous soient respectées :

- Les certificats de l'édition 1999 de l'ADR avec "chiffres et lettres" doivent être utilisés avec le tableau 3 de l'appendice B.5 de l'édition 1999 de l'ADR (Nouvel expéditeur - Ancien certificat).
- Les certificats de l'édition 2001 de l'ADR avec code citerne doivent être utilisés avec le tableau A du chapitre 3.2 de l'édition 2001 de l'ADR (Ancien expéditeur - Nouveau certificat).
