



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2004/41
3 août 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Soixante-dix-septième session, point 5 de l'ordre du jour)
Genève, 25-29 octobre 2004

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

MODALITÉ DE TRANSPORT «VENTE LIVRAISON»

Communication du Gouvernement espagnol

1. À la dernière réunion, le document TRANS/WP.15/2004/28 a été présenté. Il soulevait la question de savoir si le document de transport devrait mentionner certaines caractéristiques du transport de produits particuliers livrés à des destinataires multiples qui ne sont pas toujours connus au moment où le véhicule commence sa tournée.
2. La livraison de bouteilles de GPL à des particuliers consiste en général à remplacer les bouteilles vides par des pleines. Au début de l'opération de transport, on ne connaît donc ni le nombre de clients ni les quantités qui leur seront livrées.
3. On a cité également l'exemple de la livraison de fioul domestique où la pratique habituelle est de remplir la citerne du client.
4. Ce type de transport, dénommé ci-après «vente livraison», est mentionné dans les réglementations relatives à la circulation des produits soumis à accise (huiles minérales, tabac et alcool), avec certaines conditions:
 - a) L'expéditeur et le destinataire qui figurent dans le document de transport doivent être les mêmes; de plus, le véhicule doit être revenu au lieu du chargement dans les 48 heures suivant le début de la tournée;

b) Le transporteur doit gérer un système de contrôle qui permet de connaître à tout moment les quantités livrées à chaque particulier ainsi que la quantité restante qui revient au lieu de départ.

5. Le Groupe de travail a noté que par le passé les pratiques décrites concernaient surtout des opérations de transport intérieur, mais que depuis la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne, de telles opérations étaient possibles en transport international et devenaient de plus en plus fréquentes dans les zones frontalières des pays de l'Union européenne (voir TRANS/WP.15/179, par. 26).

6. À la suite d'un échange de vues, il a été décidé de réviser cette proposition à la lumière des diverses pratiques qui font déjà l'objet de dérogations nationales.

7. Plusieurs participants de divers pays (Allemagne, Autriche, Danemark, Norvège, Pays-Bas, Portugal) et du CEFIC/AISE ont répondu à la demande de renseignements.

8. L'étude approfondie du projet de décision de la Commission au niveau européen, autorisant les États Membres conformément à la Directive 94/55/EC à adopter certaines dérogations relatives au transport des marchandises dangereuses par route, dont le principe a été adopté lors de la réunion du Comité des transports de marchandises dangereuses le 1^{er} avril 2004, a montré que certains États Membres appliquaient déjà de telles dérogations au transport local (Allemagne, Danemark, Finlande, Irlande et Suède).

9. Des données complétant les deux paragraphes précédents figurent dans l'annexe 1.

10. Étant donné que le WP.15 a estimé qu'il conviendrait à l'avenir de tenir compte dans l'ADR de telles situations qui, jusqu'à présent, semblaient particulières au trafic intérieur et justifiaient des dérogations locales (TRANS/WP.15/179, par. 27), et que les professionnels préfèrent une solution harmonisée globale adoptée à l'échelle internationale dans le contexte de l'ADR plutôt que diverses dérogations négociées par les pays au cas par cas, la proposition ci-après suggère une solution de compromis fondée sur les principes suivants:

a) Il est inutile de mentionner les destinataires multiples dans le document de transport;

b) Le conducteur devrait avoir avec lui un document indiquant les marchandises dangereuses transportées (voir l'exemple donné dans l'annexe 2 pour les bouteilles numéro ONU 1965);

c) Valable pour toutes les classes sauf pour les classes 1, 5 (Division 5.2) et 7.

PROPOSITION

1. Ajouter la définition suivante au 1.2.1:

«*Livraison vente*», un type de transport qui a pour but de délivrer des marchandises de toutes les classes à l'exception des classes 1, 5 (Division 5.2) et 7, livrées localement à la demande dans les conditions suivantes:

- a) Le transporteur doit gérer un système de contrôle qui permet de connaître à tout moment les quantités livrées à chaque particulier ainsi que la quantité restante qui revient au lieu de départ;
- b) Le transporteur doit revenir au lieu de chargement initial lorsque l'opération de transport est entièrement terminée (chargement, livraison et retour au point de chargement).».

2. Ajouter au 5.4.1.1.1 h) une deuxième phrase nouvelle comme suit (le nouveau texte est indiqué en caractères gras):

- «h) Le nom et l'adresse du (des) destinataire(s); **s'il s'agit d'une "livraison vente", le nom et l'adresse de l'expéditeur doivent remplacer le nom et l'adresse des destinataires multiples.**».


ANNEXE 1 – RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS ET DÉROGATIONS NATIONALES		
Pays/ONG	Références	Observations
Autriche		L'expéditeur inscrit son nom comme le destinataire puisqu'il n'y a pas de contrat de transport (voir la définition du Destinataire en 1.2.1). Le système fonctionne par lui-même sans nécessiter une modification de la réglementation.
Danemark	LT 2.1 ^a	<p>Pour le transport de produits pétroliers de la classe 3, n^{os} ONU 1202, 1203 et 1223, et de gaz de la classe 2 en vue de la distribution (marchandises livrées à au moins 2 destinataires et collecte des marchandises en retour dans des situations similaires), un document de transport n'est pas exigé à condition que les instructions écrites indiquent, en plus des informations demandées dans l'ADR, le numéro ONU, la désignation et la classe.</p> <p><i>Observations:</i> L'existence de cette dérogation nationale s'explique par les progrès de l'électronique qui permettent par exemple aux compagnies pétrolières équipées de matériel électronique de transmettre en permanence aux véhicules des informations sur les clients. Étant donné que ces informations ne sont pas disponibles au début de la tournée mais qu'elles sont communiquées au véhicule au cours du transport, il n'est pas possible d'élaborer un document de transport. Ce type de transport ne concerne que des zones limitées.</p>
Finlande	LT 13.2 et 13.3	Voir Suède LT 14.2 et 14.7.
Allemagne	LT 3.1 ^a	<p>Pour toutes les classes à l'exception des classes 1 (sauf 1.4S), 5 (Division 5.2) et 7, il n'est pas nécessaire d'indiquer sur le document de transport:</p> <ol style="list-style-type: none"> Le destinataire en cas de distribution locale (sauf en cas de chargement complet et pour le transport sur certains trajets); La quantité et les types d'emballage, si le 1.1.3.6 n'est pas appliqué et si le véhicule satisfait à toutes les dispositions des annexes A et B; Les citernes vides non nettoyées; dans ce cas, le document de transport de la dernière charge suffit. <p><i>Observations:</i> Appliquer toutes les prescriptions ne serait pas facile dans certains types de circulation.</p>


Irlande	LT 7.1	Exemption de l'obligation du 5.4.1.1.1 de faire figurer i) le nom et l'adresse des destinataires, ii) le nombre et la description des colis, et iii) la quantité totale de marchandises dangereuses indiquées sur le document de transport, lorsque du kérosène, du carburant diesel ou des hydrocarbures gazeux en mélange liquéfié portant respectivement les numéros d'identification ONU 1223, 1202 et 1965 sont livrés à l'utilisateur final.
Pays-Bas		Certains cas particuliers pour la distribution de pesticides et pour la livraison de gazole et de pétrole à l'utilisateur final.
Norvège		Pratique inconnue en Norvège.
Portugal		Pour les citernes et emballages vides non nettoyés, le document de transport du dernier chargement est suffisant.
Suède	LT 14.2 ^a	La législation nationale n'exige pas l'indication du nom et de l'adresse de l'expéditeur lorsque des emballages vides non nettoyés sont retournés dans le cadre d'un système de distribution. <i>Observations:</i> Dans la plupart des cas, les emballages de retour vides non nettoyés contiennent encore de faibles quantités de marchandises dangereuses. Cette dérogation est utilisée principalement par les entreprises qui reprennent des bouteilles de gaz vides non nettoyées après avoir livré des bouteilles pleines.
	LT 14.7 ^a	Distribution locale des numéros ONU 1202, 1203 et 1223 dans les transporteurs: Pour les citernes ou citernes-conteneurs vides non nettoyés, la description sur le document de transport conformément au 5.4.1.1.6 n'est pas nécessaire si la quantité de matière inscrite sur le plan de chargement est zéro. Il n'est pas exigé que le nom et l'adresse des destinataires figurent dans un document à bord du véhicule.
CEFIC/AISE	2002/INF/6 soixante-treizième session du WP.15	Transport depuis le dépôt jusqu'au détaillant: <ul style="list-style-type: none"> – Toutes les marchandises doivent être chargées en un lieu unique; – Le conducteur devrait avoir avec lui un document indiquant les marchandises dangereuses transportées.

^a JO de l'UE L 221/17 du 4.9.2003.

ANNEXE 2
(English only)

DANGEROUS GOODS ON BOARD, FOR UN 1965
CYLINDERS

30 BOTELLAS DE PROPANO (UD-110) Y BUTANO (UD-125) LLENAS	<i>jaula 4ª</i>	3500 140 3320 133 3150 126 2975 119 2800 112	3475 139 3300 132 3125 125 2950 118 2775 111	3450 138 3275 131 3100 124 2925 117 2750 110	3425 137 3250 130 3075 123 2900 116 2725 109	3400 136 3225 129 3050 122 2875 115 2700 108	3375 135 3200 128 3025 121 2850 114 2675 107	3350 134 3175 127 3000 120 2825 113 2650 106	2625 105 2450 98 2275 91 2100 84 1925 77	2600 104 2425 97 2250 90 2075 83 1900 76	2575 103 2400 96 2225 89 2050 82 1875 75	2550 102 2375 95 2200 88 2025 81 1850 74	2525 101 2350 94 2175 87 2000 80 1825 73	2500 100 2325 93 2150 86 1975 79 1800 72	2475 99 2300 92 2125 85 1950 78 1775 71	<i>jaula 3ª</i>	peso neto 
	<i>jaula 2ª</i>	1750 70 1575 63 1400 56 1225 49 1050 42	1725 69 1550 62 1375 55 1200 48 1025 41	1700 68 1525 61 1350 54 1175 47 1000 40	1675 67 1500 60 1325 53 1150 46 975 39	1650 66 1475 59 1300 52 1125 45 950 38	1625 65 1450 58 1275 51 1100 44 925 37	1600 64 1425 57 1250 50 1075 43 900 36	875 35 700 28 525 21 350 14 175 7	850 34 675 27 500 20 325 13 150 6	825 33 650 26 475 19 300 12 125 5	800 32 625 25 450 18 275 11 100 4	775 31 600 24 425 17 250 10 75 3	750 30 575 23 400 16 225 9 50 2	725 29 550 22 375 15 200 8 25 1	<i>jaula 1ª</i>	

BOTELLAS DE PROPANO (UD-110) Y BUTANO (UD-125) VACÍAS	<i>jaula 4ª</i>	1750 140 1667 133 1575 126 1487 119 1400 112	1737 139 1650 132 1567 125 1475 118 1387 111	1725 138 1637 131 1550 124 1467 117 1375 110	1712 137 1625 130 1537 123 1450 116 1367 109	1700 136 1612 129 1525 122 1437 115 1350 108	1687 135 1600 128 1512 121 1425 114 1337 107	1675 134 1597 127 1500 120 1412 113 1325 106	1312 105 1228 98 1137 91 1050 84 962 77	1300 104 1212 97 1125 90 1037 83 950 76	1287 103 1200 96 1112 89 1025 82 937 75	1275 102 1187 95 1100 88 1012 81 925 74	1267 101 1178 94 1087 87 1000 80 912 73	1250 100 1162 93 1075 86 987 79 900 72	1237 99 1150 92 1062 85 975 78 887 71	<i>jaula 3ª</i>	Peso neto 
	<i>jaula 2ª</i>	875 70 787 63 700 56 612 49 525 42	867 69 775 62 687 55 600 48 512 41	850 68 767 61 675 54 587 47 500 40	837 67 750 60 667 53 575 46 487 39	825 66 737 59 650 52 567 45 475 38	812 65 725 58 637 51 550 44 467 37	800 64 712 57 625 50 537 43 450 36	437 35 350 28 267 21 175 14 87,5 7	425 34 337 27 250 20 162 13 75 6	412 33 325 26 237 19 150 12 62,5 5	400 32 312 25 225 18 137 11 50 4	387 31 300 24 212 17 125 10 37,5 3	375 30 287 23 200 16 112 9 25 2	367 29 275 22 187 15 100 8 12,5 1	<i>jaula 1ª</i>	

LLENAS	<i>jaula 1ª</i>	1228 35 980 28 735 21 490 14 245 7	1190 34 945 27 700 20 455 13 210 6	1155 33 910 26 665 19 420 12 175 5	1129 32 875 25 630 18 385 11 140 4	1088 31 840 24 595 17 350 10 105 3	1050 30 805 23 560 16 315 9 70 2	1018 29 770 22 525 15 280 8 35 1	770 35 616 28 462 21 308 14 154 7	748 34 594 27 440 20 286 13 132 6	726 33 572 26 418 19 264 12 110 5	704 32 550 25 396 18 242 11 88 4	682 31 528 24 374 17 220 10 66 3	660 30 506 23 352 16 198 9 44 2	638 29 484 22 330 15 176 8 22 1	<i>jaula 1ª</i>	VACÍAS
---------------	-----------------	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	---	---	--	--	-----------------	---------------