



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2005/29  
22 août 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses  
(Soixante-dix-neuvième session, point 4 b) de l'ordre du jour,  
Genève, 7-11 novembre 2005)

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

**Transport pour «livraison-vente»**

**Proposition transmise par le Gouvernement autrichien**

<b><i>Résumé:</i></b>	La présente proposition vise à trouver une solution au fait que, dans le transport pour livraison-vente à des consommateurs multiples, on ne peut indiquer, dans le document de transport, le nom du destinataire.
<b><i>Mesure à prendre:</i></b>	Insérer un nota sous le paragraphe 5.4.1.1.1 h).
<b><i>Documents connexes:</i></b>	TRANS/WP.15/2004/INF.23 (Autriche) (voir annexe) TRANS/WP.15/181, par. 53 à 57 TRANS/WP.15/2005/11 et INF. 34 (Espagne) TRANS/WP.15/183, par. 36 à 38 TRANS/WP.15/AC.1/98, par. 48

**Introduction**

Sur la base du document TRANS/WP.15/2004/28, le Gouvernement espagnol et le Groupe de travail ont passé beaucoup de temps à proposer et à examiner des solutions au problème, à savoir que, conformément à l'alinéa *h* du paragraphe 5.4.1.1.1 de l'ADR, le nom et l'adresse du (des) destinataire(s) doivent être indiqués dans le document de transport, alors que dans une

opération de transport pour livraison-vente, les divers consommateurs ne sont généralement pas connus à l'avance.

Dans le document informel INF.23 soumis à la soixante-dix-septième session (voir annexe ci-jointe), le Gouvernement autrichien a présenté son interprétation de la question, à savoir qu'en pareil cas, le nom des clients n'avait pas à être indiqué sous la rubrique «destinataire». Il est dit dans le document que le commerçant peut indiquer son propre nom puisqu'il peut être considéré comme le destinataire réel à chacun des arrêts effectués pour vendre ses marchandises, comme un destinataire potentiel étant donné qu'il ne connaît pas le point de livraison à partir duquel sa cargaison va diminuer (comme le document de transport vise à rendre compte d'un volume ponctuel, il ne saurait servir de document définitif) ou comme destinataire réel pour les marchandises qu'il remporte avec lui.

De même, lors de la soixante-dix-septième session du Groupe de travail, un groupe de rédaction a préparé «une version modifiée du paragraphe 5.4.1.1 h) selon laquelle, lorsque le destinataire ne peut pas être identifié au début du transport, comme par exemple en cas de distribution locale, le nom et l'adresse du transporteur peuvent être mentionnés à la place de ceux du destinataire» (TRANS/WP.15/181, par. 54).

Les réactions suscitées sont exposées aux paragraphes 55 à 57 du document TRANS/WP.15/181:

«55. Certaines délégations n'étaient pas tout à fait satisfaites de cette proposition en raison des implications juridiques qu'elles souhaiteraient examiner. En effet, dans ce cas, le transporteur serait considéré comme destinataire et endosserait les obligations prévues pour le destinataire au chapitre 1.4. D'après l'IRU, lorsqu'il y a un contrat de transport, il pourrait y avoir des contradictions avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). D'après les définitions de l'ADR, lorsqu'il n'y a pas de contrat de transport, le destinataire est l'entreprise qui prend en charge les marchandises à l'arrivée.

56. Certaines délégations ont estimé aussi que la question devrait être réglée dans son ensemble. Il faudrait tenir compte non seulement des livraisons de bouteilles de gaz, mais aussi des livraisons de produits pétroliers, de l'approvisionnement des agriculteurs en engrais, pesticides, etc.

57. Bien que la proposition fut appuyée par plusieurs délégations, la majorité du Groupe de travail souhaitait réfléchir davantage à ces questions et il a été décidé d'y revenir à la prochaine session.»

Les propositions d'amendements avancées au cours de la session visaient à supprimer, pour les opérations de transport «en vue de la distribution», l'obligation d'indiquer le nom et l'adresse du destinataire. Cela aurait nécessité de définir ce que l'on entendait par «distribution», ce qui n'avait pas été possible à la session précédente. La proposition a échoué une fois de plus.

## Justification

Il semble préférable de trouver une solution globale dans le cadre de l'ADR plutôt que d'édicter une multiplicité de règlements spéciaux, qui ne sont pas nécessaires, voire de règlements nationaux. L'Autriche souhaiterait donc redire sa conception du problème en tenant compte des objections formulées.

Si le transport est basé sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), la lettre de voiture, signée par l'expéditeur et le transporteur, doit comporter le nom et l'adresse du destinataire, qui doit donc être connu à l'avance. En l'espèce, le problème dont il est question ne se pose pas. En l'absence de contrat de transport, le document INF.23 montre que la définition du destinataire donnée au paragraphe 1.2.1 de l'ADR ne s'applique pas à tous les cas de figure.

Il s'avère également que l'importance de cette définition pour le paragraphe 5.4.1.1 est limitée. La Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a aussi fait savoir dans l'intervalle (voir document TRANS/WP.15/AC.1/98, par. 48) que:

«Il a en outre été considéré que le document de transport n'a rien à voir avec les obligations imposées aux intervenants par le RID/ADR. Les informations requises concernent uniquement la sécurité. Le Président a déclaré que, si l'on veut changer cette situation, il faut soumettre une proposition écrite pour modifier l'ADR.».

Cependant, le destinataire n'a que des obligations minimales, que le transporteur est de toute façon plus à même de satisfaire, notamment dans le cas de la distribution. Il n'est pas vraiment évident de déterminer les raisons pour lesquelles quelqu'un devrait, par exemple, être tenu de nettoyer un véhicule dans lequel il/elle n'aurait pas le droit d'entrer.

Dans la plupart des cas, la proposition d'amendement ne va pas à l'encontre du contenu du document INF.23, à savoir que l'Autriche considère le transporteur comme étant le destinataire.

## Proposition

Au paragraphe **5.4.1.1.1**, **alinéa h**, ajouter un **NOTA** libellé comme suit:

«**NOTA:** Lorsque le destinataire ne peut pas être identifié au début de l'opération de transport, par exemple dans le cas d'une distribution locale, le nom et l'adresse du transporteur peuvent être mentionnés à la place de ceux du (des) destinataire(s).».

## Incidences sur la sécurité

Le niveau de sécurité demeurera inchangé. Aucune destination importante ni participant bien informé ne peuvent se perdre.

**Faisabilité**

La solution proposée ne modifie pas la réglementation. Elle vise uniquement à donner, de la façon la plus commode possible, des précisions sur la manière de remplir correctement le document de transport.

**Applicabilité**

Le présent amendement ne devrait poser aucun problème d'application.

---

## Annexe

### TRANSPORT POUR «LIVRAISON-VENTE»

#### (Document informel INF.23 soumis par le Gouvernement autrichien à la soixante-dix-septième session)

## 1. Problématique

Dans le document TRANS/WP.15/2004/28, l'Espagne décrivait le transport pour «livraison-vente» comme suit: «Par exemple, un transporteur charge des bouteilles de butane et fait une tournée dans plusieurs villages, puis retourne au lieu de départ. Dans les villages, il s'arrête à la demande et fournit à des particuliers des bouteilles de butane.». Il convient d'ajouter que, ce faisant, le transporteur récupère les bouteilles vides.

Il a été souligné que le principal problème posé par cette pratique était que le document de transport se trouvant dans chaque unité de transport devait indiquer le ou les destinataires ainsi que l'état exact de la cargaison.

## 2. Il existe deux méthodes pour parvenir aisément à une solution:

2.1 Les clients sont les destinataires finals mais leurs coordonnées n'ont pas à figurer dans le document de transport.

### 2.1.1 Qu'entend-on par destinataire?

Par «*destinataire*», on entend le destinataire désigné dans le contrat de transport. Si le destinataire désigne un tiers conformément aux dispositions applicables au contrat de transport, ce dernier est considéré comme le destinataire au sens de l'ADR. Si le transport s'effectue sans contrat de transport, l'entreprise qui prend en charge les marchandises dangereuses à l'arrivée doit être considérée comme le destinataire. (sect. 1.2.1 de l'ADR)

Cette définition est utile pour l'identification de la personne à qui incombent les obligations visées au paragraphe 1.4.2.3 de l'ADR, mais ne s'applique que lorsque l'opération de transport est terminée. À ce stade, il est facile de savoir qui a été désigné responsable ou s'est chargé des marchandises dangereuses à l'arrivée. Le problème, c'est que le document de transport est exigé en amont. Aussi, les renseignements qui doivent être indiqués dans le document risquent-ils, au final, de différer de la réalité.

### 2.1.2 Qu'est-ce que cela signifie pour les problèmes susmentionnés?

Dans l'exemple donné, le commerçant entame sa tournée avec une cargaison de bouteilles de gaz donnée. Il espère en vendre autant que possible mais ne sait pas combien de clients vont lui en acheter. Puisqu'il travaille pour compte propre, sans contrat de transport, il indique son nom sous la rubrique «destinataire» (potentiel) de la cargaison (totale). Après avoir vendu un certain nombre de bouteilles, il note, de préférence dans un tableau, le nombre de bouteilles pleines qui lui restent ainsi que le nombre de bouteilles vides qui lui ont été rendues.

À ce stade, il n'est pas nécessaire d'indiquer le nom et l'adresse du client car, pour sa part, l'opération de transport est terminée et le document contient de nouvelles données qui, bien que correctes, sont encore provisoires. L'important est de disposer de données à jour sur la cargaison, non d'un document définitif. À la fin de sa tournée, le commerçant rentre et devient alors effectivement le destinataire de la cargaison du véhicule, c'est-à-dire de ce qui est indiqué sur le document de transport.

## 2.2 Les clients ne sont pas les destinataires.

La vente n'a rien à voir avec le transport. Le commerçant se rend à un endroit donné et propose sa marchandise. S'il restait sur la place du marché pendant deux ou trois heures, personne ne considérerait ses clients comme des destinataires. Le fait de s'arrêter devant une maison pour proposer des marchandises à ceux qui vivent ou travaillent à l'intérieur ne change pas grand-chose à la situation. Où qu'il aille, le commerçant reste le destinataire. Là encore, il lui suffit donc d'indiquer son nom sur le document de transport et de mettre à jour les données concernant l'état de sa cargaison, comme indiqué ci-dessus.

## 3. Conclusion

Le système fonctionne de lui-même. Aucune modification de la réglementation applicable n'est nécessaire pour assurer le respect des prescriptions. Il n'est, semble-t-il, nul besoin de définitions ni de dispositions restrictives.

-----