



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.3/2004/1
12 décembre 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Comité de gestion de la Convention internationale
sur l'harmonisation des contrôles des marchandises
aux frontières, 1982

(Sixième session, 5 et 6 février 2004,
point 5 de l'ordre du jour)

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES
CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982
(«Convention sur l'harmonisation»)***

**Élaboration d'une nouvelle annexe sur la rationalisation
des formalités de passage aux frontières**

Note du secrétariat de la CEE

A. MANDAT ET FAITS ANTÉRIEURS

1. Le Comité de gestion se rappellera sans doute qu'à sa troisième session (21 et 24 juin 1999), il avait, sur l'invitation du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/128, par. 110), examiné des propositions tendant à ajouter à la Convention a) une nouvelle annexe sur la facilitation du passage des véhicules ATP transportant des denrées périssables, élaborée par le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) et b) une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage des frontières, établie par l'Union internationale des transports routiers (IRU). Le Comité de gestion a invité le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE (WP.30) à étudier ces propositions en détail et à

* Faute de ressources suffisantes, la Division des transports de la CEE n'a pu soumettre le présent document dans les délais voulus.

les compléter en y ajoutant les dispositions techniques et administratives requises (TRANS/WP.30/AC.3/6, par. 12 à 19).

2. Le secrétariat, conformément aux décisions du Groupe de travail WP.30 (TRANS/WP.30/186, par. 14 à 17), a réuni en avril 2000 un groupe spécial informel d'experts pour examiner les principaux éléments nécessaires pour rationaliser les procédures de franchissement des frontières et a rédigé un premier projet de texte de la nouvelle annexe 8 à la Convention (TRANS/WP.30/2000/11). Le secrétariat a aussi réuni un groupe spécial informel d'experts techniques chargé d'étudier l'inclusion d'un certificat international de contrôle technique pour les camions, ainsi que d'un certificat international de pesée de véhicule sur la base d'un projet établi par le Comité régional des transports routiers de la SECI (TRANS/WP.30/AC.3/8, par. 13 et 14).

3. Se fondant sur les résultats des travaux de ces groupes d'experts, le secrétariat a établi un projet de texte révisé de l'annexe 8 à la Convention, pour examen par le Groupe de travail WP.30 à sa quatre-vingt-seizième session (TRANS/WP.30/2000/11) et par le Comité de gestion à sa quatrième session (octobre 2000) (TRANS/WP.30/AC.3/2000/1). Ce projet, après avoir été examiné, a été légèrement modifié par le Groupe de travail WP.30 et par le Comité de gestion. Il a été décidé d'examiner et d'adopter éventuellement ce projet de texte de l'annexe 8, y compris ses appendices techniques, à la prochaine réunion du Comité de gestion (TRANS/WP.30/192, par. 10 à 13; TRANS/WP.30/AC.3/8, par. 16 à 19).

4. Le Groupe de travail WP.30, à ses quatre-vingt-dix-septième et quatre-vingt-dix-huitième sessions, a examiné le projet d'annexe 8 plus en détail, en particulier les dispositions des articles 2, 4 et 5 relatives respectivement aux procédures de délivrance des visas aux conducteurs professionnels, au contrôle technique des véhicules et au nouveau certificat international de pesée de véhicule (TRANS/WP.30/194, par. 18 à 23; TRANS/WP.30/196, par. 14 à 17). À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, le Groupe de travail a examiné une première version d'ensemble complète de la nouvelle annexe 8 à la Convention, établie par le secrétariat, qui tenait compte des observations du Groupe de travail et du Comité de gestion et qui incluait aussi les dispositions techniques pertinentes concernant le certificat international de contrôle technique et le certificat international de pesée de véhicule (TRANS/WP.30/2001/16). Le Groupe de travail a jugé qu'à ce stade, sauf en ce qui concerne les dispositions de l'article 2 sur la facilitation de l'obtention de visas par les conducteurs professionnels, pour lesquelles des réserves avaient été émises par certaines délégations, ainsi qu'éventuellement celles du paragraphe 1 de l'article 4, les autres articles de l'annexe 8 semblaient pouvoir être acceptés en principe (TRANS/WP.30/198, par. 20 à 24). Le document TRANS/WP.30/2001/16 a aussi été examiné par le Groupe de travail des transports routiers SC.1 à sa quatre-vingt-quinzième session en octobre 2001 (TRANS/SC.1/369, par. 41 à 43).

5. À ses centième, cent unième et cent deuxième sessions, le Groupe de travail WP.30 a poursuivi l'examen détaillé de toutes les dispositions de la nouvelle annexe 8 et a pris note des observations formulées par Transfrigoroute International (TRANS/WP.30/2002/19). Le Groupe de travail a invité toutes les Parties contractantes à la Convention à faire le point sur leur position concernant les dispositions en suspens de la nouvelle annexe 8 à la Convention, en particulier en ce qui concerne les articles 2, 4 et 5, et à communiquer leurs observations à ce sujet au secrétariat dès que possible. Le secrétariat a été invité à établir si nécessaire de nouvelles

propositions pour examen par le Comité de gestion à sa cinquième session (TRANS/WP.30/200, par. 12 à 17, TRANS/WP.30/202, par. 14 à 19, TRANS/WP.30/204, par. 16 à 18).

6. À sa cinquième session, le Comité de gestion a décidé de reporter l'examen d'une nouvelle annexe 8 sur la facilitation du passage des frontières en transport routier international, plusieurs Parties contractantes ayant indiqué qu'elles n'étaient pas encore à même de se prononcer sur la proposition.

7. À sa cent quatrième session, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports a décidé de réunir un groupe spécial d'experts, à l'occasion de sa prochaine session, afin de régler tous les points en suspens.

8. Ce groupe spécial d'experts s'est réuni le 24 septembre 2003 à Genève. Il a conclu que les textes proposés au sujet de l'ensemble des points en suspens semblaient acceptables, avec quelques changements mineurs, à l'exception de quelques réserves au sujet du texte proposé pour la facilitation de l'obtention des visas (art. 2) et le Certificat international de pesée de véhicule (art. 5). Le groupe a donc recommandé que le texte révisé soit présenté dans un document qui serait examiné par le Comité de gestion à sa session de février 2004. Le rapport de la réunion paraîtra sous la cote TRANS/WP.30/2003/23.

9. Le secrétariat de la CEE a établi une synthèse de toutes les propositions faites jusqu'ici par les Parties contractantes, le Comité de gestion et le Groupe de travail WP.30. Elle est présentée dans le présent document.

B. OBJET DE LA NOUVELLE ANNEXE 8 À LA CONVENTION

10. L'élaboration d'une ou plusieurs annexes à la Convention traitant de manière détaillée de dispositions relatives au transport avait déjà été envisagée lors des travaux préparatoires de la Convention au début des années 80 et cette idée avait continué d'être examinée en particulier par la Communauté européenne (TRANS/WP.30/AC.3/4). En 1998, à une réunion conjointe des Groupes de travail des transports routiers (SC.1) et des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), cette idée avait été approuvée et il avait été recommandé d'élaborer une nouvelle annexe à la Convention traitant de toutes les questions importantes pour le déroulement efficace des procédures de passage des frontières (TRANS/WP.30/182, par. 10 et 11).

11. L'objet auquel répond la nouvelle annexe 8 à la Convention, comme il a été souligné à plusieurs reprises au cours du processus d'élaboration au sein du Groupe de travail WP.30 et du Comité de gestion, est d'introduire dans la «Convention sur l'harmonisation» des dispositions complémentaires à celles figurant déjà dans l'annexe 1 et de définir dans une première étape les mesures qui doivent être mises en œuvre pour faciliter l'accomplissement des procédures de passage des frontières pour le transport routier international. Étant donné que les dispositions de la «Convention sur l'harmonisation» s'appliquent à tous les modes de transport (art. 3 de la Convention), d'autres dispositions concernant le passage des frontières s'appliquant spécifiquement au transport par chemin de fer, par voie navigable, par mer ou par voie aérienne pourraient être ajoutées ultérieurement. Il pourrait en être de même pour ce qui est des dispositions traitant du transport des marchandises dangereuses, des dimensions des véhicules, du système d'assurance responsabilité civile obligatoire (carte verte), etc.

12. Il a été souligné dans ce contexte que la nouvelle annexe 8 devrait traiter, de manière complète et cohérente, de tous les éléments importants pour la rationalisation des formalités de passage des frontières dans le transport routier international, pour les différents types de marchandises et en particulier les denrées périssables, les véhicules routiers, les conducteurs, ainsi que des formalités et infrastructures aux points de passage des frontières.

13. Pour ces raisons, le texte proposé de l'annexe 8 énonce des dispositions qui, dans toute la mesure possible, visent à supprimer les formalités d'inspection et de contrôle aux points de franchissement des frontières, étant donné que de tels contrôles poussés sont extrêmement coûteux en ressources et en temps et sont un obstacle à un fonctionnement efficace au passage des frontières aussi bien pour les autorités de contrôle que pour les transporteurs. Souvent, de tels contrôles peuvent seulement être effectués de manière très superficielle, du fait du manque de ressources et de l'insuffisance de l'infrastructure aux points de franchissement des frontières. Ils sont cependant une cause de retards et ne permettent pas un contrôle efficace, en volume et en quantité, par les autorités des marchandises entrantes, sortantes et de transit, en particulier dans le transport routier.

14. Il est donc recommandé que, dans toute la mesure possible, les inspections et contrôles physiques aux points de passage des frontières soient remplacés par la vérification de documents et certificats internationalement normalisés permettant que les mesures de contrôle requises s'appliquant aux conducteurs, aux véhicules et aux marchandises soient effectuées au lieu d'origine ou de destination. En outre, la nouvelle annexe 8 traite un certain nombre d'exigences auxquelles doit satisfaire l'infrastructure de base pour que les formalités de passage des frontières puissent s'effectuer de manière efficace pour le transport routier.

15. Plus précisément, les dispositions proposées dans l'annexe 8 traitent des aspects suivants:

- Facilitation des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels (art. 2);
- Mesures pratiques pour accélérer les formalités de passage pour les marchandises, en particulier pour les transports urgents tels que ceux d'animaux vivants et de denrées périssables (art. 3);
- Dispositions techniques harmonisées visant à accélérer le contrôle des véhicules routiers (contrôle technique) et engins utilisés pour le transport de marchandises sous température contrôlée;
- Mise en place de mécanismes et procédures de pesage normalisés visant à éviter dans toute la mesure possible les pesages répétés au passage des frontières;
- Exigences minimales en matière d'infrastructure permettant d'assurer le déroulement efficace des formalités au passage des frontières;
- Mécanisme de surveillance de l'application visant à garantir une mise en œuvre effective de l'annexe dans toutes les Parties contractantes à la Convention.

16. Le projet de nouvelle annexe 8 à la Convention fait référence, et en fait recommande leur application toutes les fois qu'il est possible, aux dispositions de l'Accord relatif aux transports

internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (1970) et de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (1997). Étant donné que les dispositions de ces accords sont applicables dans les États qui y sont Parties contractantes, il est présenté dans les annexes 1 et 2 à ce document une liste des Parties contractantes à ces accords.

C. PROJET DE NOUVELLE ANNEXE 8 À LA CONVENTION

17. Le texte complet du projet d'annexe 8, ainsi que des appendices techniques à celle-ci, tel qu'il résulte des travaux menés jusqu'ici par le Groupe de travail et par le Comité de gestion, est présenté ci-après. Le texte figurant en caractères gras et entre crochets correspond aux modifications apportées par le secrétariat par rapport au texte du document TRANS/WP.30/2001/16. Les passages figurant en caractères gras et en italiques correspondent aux dispositions modifiées par le secrétariat en fonction des conclusions de la réunion du groupe spécial d'experts organisée en septembre 2003. Ces dispositions devraient encore faire l'objet d'un examen détaillé car il ne semblait pas qu'un consensus ait été atteint à leur sujet lors des examens antérieurs.

18. Le Comité de gestion devrait examiner, et adopter éventuellement, le nouveau projet d'annexe 8 à la Convention qui figure dans le présent document. Si les propositions d'amendement étaient adoptées, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 22 de la Convention, les transmettrait à toutes les Parties contractantes en vue de leur acceptation.

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES
CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982**
(«Convention sur l'harmonisation»)

PROJET

Annexe 8

**FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES
EN TRANSPORT ROUTIER INTERNATIONAL**

Article 1

Principes

En complément des dispositions de la Convention et notamment de celles prévues dans l'annexe 1, la présente annexe a pour objet de définir les mesures qui doivent être mises en œuvre pour faciliter les formalités de passage des frontières en transport routier international.

[Article 2¹

Facilitation des procédures de délivrance des visas pour les conducteurs professionnels

1. Les Parties contractantes [*devraient s'efforcer*] de faciliter [*les formalités relatives à*] la délivrance de visas aux conducteurs professionnels participant au transport routier international, conformément aux meilleures pratiques nationales applicables à tous les

¹ Une variante d'énoncé de l'article 2 présentée dans le document TRANS/WP.30/2001/16, fondée sur l'article 10 du Mémorandum d'accord sur la facilitation du transport international de marchandises par route dans la région de la SECI (adopté par les Ministres des transports des États membres de la SECI), Athènes, 28 avril 1999, était libellée comme suit:

«1. Les Parties contractantes doivent encourager leurs autorités respectives à faciliter l'octroi de visas aux conducteurs professionnels participant au transport routier international, en simplifiant les formalités, en limitant le nombre de documents justificatifs, en réduisant le délai nécessaire pour obtenir des visas et en délivrant des visas à entrées multiples valables un an, sans préjudice des autres accords en vigueur.

2. Les Parties contractantes doivent s'efforcer d'échanger régulièrement des informations sur les meilleures pratiques en vigueur concernant la facilitation des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels en vue de parvenir à des procédures efficaces et harmonisées dans ce domaine.».

La résolution CEMT n° 2002/3 adoptée par le Conseil de la CEMT à Bucarest (29 et 30 mai 2002) recommandait «... que les pays membres de la CEMT échangent régulièrement des informations sur leurs pratiques en matière de facilitation d'obtention des visas pour les conducteurs professionnels afin de mettre en place des procédures efficaces et coordonnées dans ce domaine, et qu'ils s'efforcent d'établir des procédures simplifiées reposant sur une harmonisation accrue des documents requis pour l'obtention des visas; ...».

demandeurs de visa et aux règlements nationaux en matière d'immigration, ainsi qu'aux engagements internationaux.

2. Les Parties contractantes échangent [conviennent d'échanger [régulièrement] des informations sur les meilleures pratiques concernant la facilitation des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels.]

Article 3

Opérations de transport routier international

1. Afin de faciliter le transport international de marchandises, les Parties contractantes doivent informer régulièrement toutes les parties engagées dans ce type de transport, de manière harmonisée et coordonnée, sur les formalités en vigueur ou prévues aux frontières pour les opérations de transport international routier, ainsi que sur l'état réel de la situation aux frontières.

2. Les Parties contractantes doivent s'efforcer de faire effectuer toutes les formalités nécessaires, dans la mesure du possible et non pas seulement pour le trafic de transit, aux lieux d'origine et de destination des marchandises transportées par route, de façon à réduire les encombrements aux points de passage des frontières.

3. En ce qui concerne en particulier l'article 7 de la présente Convention, la priorité doit être donnée aux chargements urgents, par exemple les animaux vivants et les denrées périssables. Les services compétents aux points de passage des frontières doivent en particulier:

- i) Prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les délais d'attente des véhicules ATP transportant des denrées périssables ou des véhicules transportant des animaux vivants, entre le moment d'arrivée à la frontière et le moment où ils sont soumis aux contrôles réglementaires, administratifs, douaniers et sanitaires;
- ii) Faire en sorte que les contrôles réglementaires requis soient effectués aussi rapidement que possible;
- iii) Autoriser, dans la mesure du possible, le fonctionnement des [*systèmes de réfrigération*] nécessaires sur les véhicules transportant des denrées périssables pendant le franchissement de la frontière, à moins que cela ne soit impossible en raison des modalités de contrôle requises;
- iv) Coopérer, en particulier par l'échange préalable d'informations, avec leurs homologues des autres Parties contractantes, afin d'accélérer les formalités de passage des frontières pour les denrées périssables et les animaux vivants dans le cas où ces chargements doivent faire l'objet de contrôles sanitaires.

[Article 4¹

Contrôle technique des véhicules

- 1. Les Parties contractantes qui ne sont pas encore Parties à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (1997) [devraient] s'efforcer, en conformité avec les lois et règlements nationaux et internationaux pertinents, de faciliter le franchissement des frontières aux véhicules routiers en acceptant le Certificat international de contrôle technique comme prévu dans l'Accord précité. Un modèle de certificat de contrôle technique conforme à l'Accord au 1^{er} janvier 2002 est reproduit à l'appendice 1 de la présente annexe.**
- 2. Pour permettre d'identifier les véhicules ATP transportant des denrées périssables, les Parties contractantes peuvent utiliser les marques d'identification apposées sur le matériel en question et le certificat ou la plaque d'attestation ATP prévus dans l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1970).]**

[Article 5

Certificat international de pesée de véhicule

- 1. Afin d'accélérer le passage des frontières, les Parties contractantes, en conformité avec les lois et réglementations nationales et internationales applicables, [devraient] s'efforcer d'éviter les pesages répétés de véhicules aux points de passage des frontières en acceptant et en reconnaissant mutuellement le Certificat international de pesée de véhicule tel qu'il est présenté à l'appendice 2 de la présente annexe. Au cas où les Parties contractantes acceptent ce certificat, il ne doit pas être effectué d'autre pesage du véhicule sauf à des fins de contrôle par sondage ou de contrôle en cas d'irrégularité suspectée. Les mesures de poids du véhicule dont le résultat est enregistré dans ces certificats doivent s'effectuer seulement dans le pays d'origine de l'opération de transport international. Ces résultats doivent être dûment enregistrés et certifiés dans ces certificats.**
- 2. [Chaque] Partie contractante acceptant le Certificat international de pesée de véhicule doit [faire] publier la liste de toutes les stations de pesage agréées selon les principes internationaux existant dans son pays, ainsi que toute modification à celle-ci. Cette liste ainsi que les modifications à celle-ci doivent être transmises au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies pour distribution**

¹ Les nouvelles dispositions proposées pour l'article 4 n'impliquent pas d'obligation pour les Parties contractantes de devenir parties contractantes à l'Accord et d'accepter le certificat de contrôle technique. Les Parties contractantes sont libres d'accepter le certificat si elles le jugent bon et si celui-ci est compatible avec les lois et règlements nationaux et internationaux. Une variante d'énoncé du paragraphe 1 de l'article 4 présentée dans le document TRANS/WP.30/2001/16 était libellée comme suit:

- 1. Les Parties contractantes doivent faciliter le passage des frontières aux véhicules routiers en se fondant sur les instruments juridiques internationaux auxquels elles sont Parties.**

à chaque Partie contractante et aux organisations internationales visées à l'article 2 de l'annexe 7 à la présente Convention.

3. Les exigences minimales s'appliquant aux stations de pesage agréées, les principes de délivrance de leur agrément, les éléments principaux des méthodes de pesage à appliquer sont énoncés à l'appendice 2 de la présente annexe.]

Article 6

Points de passage aux frontières

Pour simplifier et accélérer les formalités prescrites aux points de passage des frontières, les Parties contractantes doivent veiller à satisfaire dans la mesure du possible aux conditions minimales suivantes pour les points de passage des frontières ouverts au transport international de marchandises:

- i) Prévoir des installations permettant de procéder à des contrôles communs entre États limitrophes (système de l'arrêt unique), 24 heures sur 24, dans la mesure où les nécessités commerciales le justifient et dans le respect des règles de la circulation routière;
- ii) Aménager des voies de circulation séparées selon le type de transport, de part et d'autre de la frontière, afin de pouvoir traiter en priorité les véhicules ayant un titre de transit douanier international valable (TIR, T) ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables;
- iii) Prévoir des zones d'arrêt à l'écart pour les contrôles inopinés des chargements et des véhicules;
- iv) Aménager des parcs de stationnement et des terminaux adéquats;
- v) Mettre à la disposition des conducteurs des installations sanitaires, des lieux de réunion et des moyens de télécommunication convenables;
- [vi) Favoriser l'installation de commissionnaires de transport aux points de passage, dotés des installations nécessaires et offrant des services aux transporteurs à des prix concurrentiels.]**

[Article 7

Rapports périodiques

Pour ce qui est de la mise en œuvre des articles 1^{er} à 6 de la présente annexe, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies effectuera tous les deux ans une enquête parmi les Parties contractantes sur les progrès réalisés dans l'amélioration de l'efficacité des procédures de franchissement des frontières dans leur pays.]

Appendice 1 de l'annexe 8 à la Convention

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE¹

Conformément à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles de 1997, entré en vigueur le 27 janvier 2001

1. Il incombe aux centres de contrôle technique agréés de procéder aux essais de contrôle, de délivrer l'attestation de conformité avec les prescriptions de la ou des Règles pertinentes annexées à l'Accord de Vienne de 1997 applicables au contrôle et d'indiquer à la rubrique n° 12.5 du Certificat international de contrôle technique, dont le modèle est reproduit plus loin, la date limite à laquelle le prochain contrôle doit être effectué.
2. Le Certificat international de contrôle technique doit contenir les renseignements indiqués plus loin. Il peut se présenter sous la forme d'un livret de format A6 (148 x 105 mm), à couverture verte et à pages intérieures blanches, ou d'une feuille de papier vert ou blanc de format A4 (210 x 297 mm) pliée au format A6 de manière telle que la section où apparaît le signe distinctif du pays ou l'emblème des Nations Unies forme le dessus du certificat plié.
3. Les rubriques du certificat doivent être remplies dans la langue officielle de la Partie contractante émettrice, en conservant la numérotation.
4. Les procès-verbaux de contrôle technique utilisés par les Parties contractantes à l'Accord peuvent aussi être admis. Un modèle de ces procès-verbaux doit être communiqué au Secrétaire général pour l'information des Parties contractantes.
5. Les autorités compétentes sont seules habilitées à porter des indications manuscrites, dactylographiées ou informatisées, en caractères latins, sur le Certificat international de contrôle technique.

¹ Version au 1^{er} janvier 2002.

MODÈLE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

Espace réservé au signe
distinctif du pays ou
à l'emblème des
Nations Unies

.....
(Autorité administrative responsable du contrôle technique)

..... 1

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE²

¹ Titre «CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE», dans la langue officielle du pays.

² Titre en français.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTRÔLE TECHNIQUE

1. Plaque d'immatriculation (n° d'immatriculation)
2. N° de série du véhicule.....
3. Première immatriculation après construction (État, autorité)¹
4. Date de première immatriculation après construction.....
5. Date du contrôle technique.....

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

6. Le présent certificat est délivré pour le véhicule désigné aux rubriques n^{os} 1 et 2 qui, à la date indiquée à la rubrique n° 5, est jugé conforme avec la ou les Règles annexées à l'Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles.
7. Le véhicule devra subir son prochain contrôle technique selon la ou les Règles visées à la rubrique n° 6, au plus tard le:

Date (mois/année).....
8. Délivré par
9. À (lieu)
10. Date
11. Signature²

¹ Si possible, autorité et État ayant autorisé la première immatriculation du véhicule après construction.

² Sceau ou cachet de l'autorité délivrant le certificat.

12. Contrôle(s) technique(s) périodique(s) ultérieur(s)¹
12.1 Effectué par (Centre de contrôle technique) ²
12.2 (Cachet)
12.3 Date
12.4 Signature.....
12.5 Prochain contrôle à effectuer au plus tard le: date (mois/année).....

¹ Répondre à nouveau aux rubriques 12.1 à 12.5 dans les cases suivantes si le certificat est réutilisé pour des contrôles périodiques annuels ultérieurs.

² Nom, adresse et pays du Centre de contrôle technique agréé par l'autorité compétente.

Appendice 2 de l'annexe 8 à la Convention

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE DE VÉHICULE

1. Le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) a pour objet de faciliter les formalités de passage des frontières, et en particulier d'éviter le pesage répété de véhicules routiers transportant des marchandises en circulation sur le territoire de Parties contractantes. Les certificats correctement remplis **[au cas où ils sont acceptés par les Parties contractantes]**¹ doivent être admis comme preuve valide du poids mesuré par les autorités compétentes des Parties contractantes. Les autorités compétentes doivent s'abstenir d'exiger d'autres pesages **[sauf lors de contrôles par sondage et de contrôles en cas d'irrégularité suspectée]**².
2. Le Certificat international de pesée de véhicule, qui doit être conforme au modèle reproduit ci-après, doit être délivré et utilisé sous la supervision d'une autorité désignée dans chaque Partie contractante **[acceptant ce certificat]**³, conformément à la procédure décrite dans le certificat joint en annexe.
3. L'utilisation du certificat par les transporteurs est facultative.
4. **[Les Parties contractantes, au cas où elles acceptent ces certificats]**⁴ doivent agréer des stations de pesage, qui sont autorisées à remplir, avec l'exploitant ou le conducteur du véhicule routier transportant des marchandises, le Certificat international de pesée de véhicule conformément aux prescriptions minimales ci-après:
 - a) Les stations de pesage doivent être équipées d'un matériel de pesage homologué. Pour les mesures, les Parties contractantes **[au cas où elles acceptent ces certificats]**⁵ peuvent choisir la méthode et les instruments qu'elles jugent adaptés. Les Parties contractantes **[au cas où elles acceptent ces certificats]**⁶ s'assurent, par exemple par un agrément ou une évaluation, que les stations de pesage disposent des instruments de pesage appropriés, d'un personnel qualifié et de systèmes de contrôle de la qualité et de procédures d'essai éprouvés.
 - b) Les **[stations et]**⁷ instruments de pesage doivent être bien entretenus. **[Les instruments]**⁸ doivent être régulièrement contrôlés et scellés par les autorités compétentes responsables des poids et mesures. Ces instruments de pesage, leur taux d'erreur maximum admissible et leur utilisation doivent être conformes aux règles et recommandations établies par l'Organisation internationale de métrologie légale (OIML).

¹ Énoncé modifié résultant des modifications proposées à l'article 5.

² Idem.

³ Idem.

⁴ Idem.

⁵ Idem.

⁶ Idem.

⁷ Modification proposée par le Groupe d'experts du Certificat international de pesée de véhicule du Comité régional des transports routiers de la SECI (Istanbul, 4 et 5 décembre 2001).

⁸ Idem.

- c) Les stations de pesage doivent être équipées d'instruments de pesage conformes:
- Soit à la Recommandation R 76 de l'OIML «Instruments de pesage à fonctionnement non automatique», avec une précision de classe III ou mieux;
 - Soit **[au projet]**⁹ de recommandation OIML «*Automatic instruments for weighing road vehicles in motion*» (instruments de pesage dynamique de véhicules routiers à fonctionnement automatique), précision de classe 2, 1, 0,5 ou mieux, soit un taux d'erreur maximum admissible de **[+2 %, +1 %, ±0,5 %]**¹⁰ ou moins.

De plus grandes tolérances sont admises en cas de mesure de la charge par essieu.

5. Dans des cas exceptionnels et en particulier lorsqu'elles soupçonnent l'existence d'irrégularités, ou à la demande de l'exploitant ou du conducteur du véhicule routier en question, les autorités compétentes peuvent procéder à un nouveau pesage du véhicule. **[Au cas où les autorités de contrôle d'une Partie contractante acceptant ces certificats constaterait des erreurs de mesure répétées provenant d'une station de pesage, les autorités compétentes du pays où est située la station de pesage doivent prendre des mesures appropriées afin d'empêcher de telles erreurs de se reproduire à l'avenir]**¹¹.

6. Le modèle de certificat ci-joint peut être reproduit dans l'une quelconque des langues des Parties contractantes **[au cas où elles acceptent ces certificats]**¹², à condition que sa présentation et celle des rubriques ne soient pas modifiées.

[7. [Chaque] Partie acceptant ces certificats doit publier la liste de toutes les stations de pesage agréées conformément aux principes internationaux existant dans son pays, ainsi que les modifications à celle-ci. Cette liste ainsi que toute modification la concernant doivent être transmises au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies pour distribution à chaque Partie contractante et aux organisations internationales visées à l'article 2 de l'annexe 7 à la présente Convention]¹³.

[8. (Disposition transitoire) Étant donné que très peu de stations de pesage seulement sont actuellement équipées d'instruments de pesage permettant de mesurer la charge par essieu ou par groupe d'essieux, les Parties contractantes acceptant ces certificats conviennent que, pendant une période transitoire expirant 12 mois après l'entrée en vigueur de la présente annexe, la valeur mesurée du poids brut du véhicule, comme prévu à la rubrique 7.3 du Certificat international de pesée de véhicule, sera jugée suffisante et sera acceptée par les autorités nationales compétentes.]

* * *

⁹ Le secrétariat fera rapport sur le stade atteint par la recommandation de l'OIML.

¹⁰ Énoncé modifié résultant des modifications proposées à l'article 5.

¹¹ Modification proposée par le Groupe d'experts du Certificat international de pesée de véhicule du Comité régional des transports routiers de la SECI (Istanbul, 4 et 5 décembre 2001).

¹² Énoncé modifié résultant des modifications proposées à l'article 5.

¹³ Idem.

 NATIONS UNIES COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE		CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE DE VÉHICULE (CIPV) Conforme aux dispositions de l'annexe 8, «Facilitation du passage des frontières en transport routier international», à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 Valable pour le transport international routier de marchandises			
À compléter par l'exploitant ou le conducteur du véhicule routier transportant des marchandises AVANT le pesage					
1. Transporteur (nom et adresse, y compris le pays)			Téléphone:		
			Télécopie:		
			Courrier électronique:		
2. Contrat de transport n^{o1}			Carnet TIR n^o (le cas échéant)²		
3. Renseignements concernant le véhicule					
3.1 Numéro d'immatriculation		Tracteur routier/camion		Semi-remorque/remorque	
3.2 Système de suspension		Tracteur routier/camion <input type="checkbox"/> Pneumatique <input type="checkbox"/> Mécanique <input type="checkbox"/> Autre		Semi-remorque/remorque <input type="checkbox"/> Pneumatique <input type="checkbox"/> Mécanique <input type="checkbox"/> Autre	
À remplir par le responsable de la station de pesage agréée					
4. Station de pesage agréée (nom et adresse, y compris le pays)			5. Pesage de véhicule n^{o3}		
4.1 Classe de précision de l'instrument de pesage ⁴ <input type="checkbox"/> Classe II <input type="checkbox"/> Classe III ou mieux <i>et/ou</i> <input type="checkbox"/> < 0,5 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2			-----		
4.2 Date du dernier étalonnage			6. Date de délivrance (jour, mois, année)		
7. Poids mesurés sur les véhicules routiers transportant des marchandises (Le procès-verbal original et officiel de la station de pesage doit être attaché au présent certificat)					
7.1 Type de véhicule ⁵					
7.2 Charge par essieu, en kg					
	<i>Essieu moteur</i>	<i>Essieu non moteur</i>	<i>Essieu simple</i>	<i>Essieu-tandem</i>	<i>Essieu triple</i>
Premier essieu					
Deuxième essieu					
Troisième essieu					
Quatrième essieu					
Cinquième essieu					
Sixième essieu ⁶					
7.3 Poids brut du véhicule, en kg		Tracteur routier/camion		Semi-remorque/remorque	
				Poids brut total du véhicule	
8. Caractéristiques de poids particulières				8.3 Nombre de pneus de secours	
8.1 Carburant dans les réservoirs d'alimentation:		remplissage <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1		8.4 Nombre de personnes à bord au moment du pesage	
8.2 Carburant dans des réservoirs supplémentaires: (y compris pour les dispositifs de refroidissement)		remplissage <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1		8.5 Essieu relevable <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Je, soussigné, déclare que les pesages ci-dessus ont été effectués avec la précision requise dans une station de pesage agréée.				Timbre	
Nom du responsable de la station de pesage		Signature			

¹ Par exemple lettre de voiture CMR n^o.

² Conformément à la Convention TIR, 1975.

³ Voir notes p. 2.

⁴ Conformément à la Recommandation R 76 et/ou au projet de recommandation «Automatic instruments for weighing road vehicles in motion» de l'OIML.

⁵ Code du type de véhicule selon croquis joints, par exemple: A₂ ou A₂S₂.

⁶ Si le nombre d'essieux est supérieur à six, l'indiquer dans la case «Remarques», p. 2.

À remplir par l'exploitant ou le conducteur *APRÈS* le pesage du véhicule

Je déclare:

- a) que les pesages mentionnés au recto ont été effectués par la station de pesage indiquée,
- b) que les rubriques 1 à 8 ont été correctement remplies, et
- c) qu'aucune charge n'a été ajoutée au véhicule après son passage à la station de pesage agréée indiquée.

Date	Nom du (ou des) conducteur(s) du véhicule	Signature(s)
------	---	--------------

Remarques

Notes

Le numéro de la pesée de véhicule consiste en trois éléments de données séparés par des tirets:

- 1) Code de pays (conformément à la Convention des Nations Unies sur la circulation routière, 1968).
- 2) Code à deux chiffres permettant d'identifier la station de pesage nationale.
- 3) Code à cinq chiffres (au moins) permettant l'identification de chaque pesée effectuée.

Exemples: GR-01-23456 ou RO-14-000510.

Ce numéro de série correspond à celui qui figure au registre de la station de pesage.

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE DE VÉHICULE (CIPV)

BASE JURIDIQUE

Le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) a été élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 8 «Facilitation du passage des frontières en transport routier international» à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation»).

OBJECTIF

Le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) a pour objet d'éviter le pesage répété de véhicules routiers transportant des marchandises sur un trajet international en route, en particulier au passage des frontières. L'utilisation de ce certificat par les transporteurs est facultative.

PROCÉDURE

[**Au cas où les Parties contractantes acceptent**]¹ le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV), ce certificat, lorsqu'il est dûment rempli par a) le responsable d'une station de pesage agréée et b) l'exploitant ou le conducteur du véhicule routier transportant des marchandises, doit être accepté et admis par les autorités compétentes des Parties contractantes comme attestant la validité des résultats des pesages. En règle générale, les autorités compétentes doivent accepter les renseignements indiqués dans le Certificat comme étant valables et doivent s'abstenir d'exiger d'autres pesages. Toutefois, pour prévenir les abus, les autorités compétentes peuvent, dans des cas exceptionnels et en particulier lorsqu'elles suspectent une irrégularité, contrôler le poids du véhicule conformément à la réglementation nationale.

Aux fins de l'établissement de ce certificat, le pesage doit être effectué, à la demande de l'exploitant ou du conducteur d'un véhicule routier immatriculé dans le territoire d'une Partie contractante [**acceptant ces certificats**] par des stations de pesage agréées et pour un coût correspondant uniquement aux services rendus.

Les stations de pesage doivent être équipées d'instruments de pesage conformes:

- Soit à la Recommandation R 76 de l'OIML «*Instruments de pesage à fonctionnement non automatique*», avec une précision de classe III ou mieux;
- Soit [**au projet de**]² Recommandation OIML «*Automatic instruments for weighing road vehicles in motion*» (instruments de pesage dynamique de véhicules routiers à fonctionnement automatique, précision de classe 2, 1, 0,5 ou mieux, soit un taux d'erreur maximum admissible de [**±2 %, ±1 %, ±0,5 %**]³ ou mieux.

De plus grandes tolérances sont admises en cas de mesure de la charge par essieu.

SANCTIONS

L'exploitant ou le conducteur de véhicules routiers transportant des marchandises fera l'objet des sanctions prévues par la législation nationale en cas de fausse déclaration consignée sur le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV).

Lors de la détermination de la valeur légale de la ou des pesées, l'erreur possible, qui est généralement de 1 à 3 %, doit être estimée pour chaque système de pesage. La valeur obtenue, qui comprend l'erreur intrinsèque du matériel de pesage et l'erreur imputable à des facteurs externes, doit être déduite du poids mesuré pour éviter qu'une surcharge éventuellement constatée ne soit en fait due à l'imprécision du matériel et/ou à la méthode de pesage utilisée.

En conséquence, il ne pourra être infligé d'amende au transporteur utilisant ce certificat que si les résultats de la ou des pesées portés sur le Certificat, minorés de l'erreur maximale possible de pesée (c'est-à-dire 2 % ou 800 kg dans le cas d'un véhicule de 40 t) sont supérieurs au poids maximal admissible prévu dans la législation nationale.

¹ Énoncé modifié suite aux changements proposés pour l'article 5.








² Le secrétariat fera rapport sur l'état d'avancement de la recommandation de l'OIML.

³ Modification proposée par le Groupe d'experts du Certificat international de pesée de véhicule du Comité régional des transports routiers de la SECI (Istanbul, 4-5 décembre 2001).

ANNEXE
AU CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE DE VÉHICULE (CIPV)
Croquis représentant les types de véhicule mentionnés à la rubrique 7.1 du CIPV









N°	Véhicules routiers de transport de marchandises	Type de véhicule <small>*correspond à la première configuration d'essieu représentée ** correspond à la deuxième configuration d'essieu représentée</small>	Empattement (en m) ¹ <small>¹Non précisé lorsque le critère n'est pas pertinent</small>
----	---	--	--








I. VÉHICULES RIGIDES








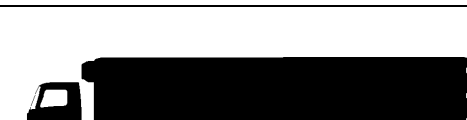
1		A ₂	D < 4,0
2		A ₂ *	D ≥ 4,0
3		A ₃	
4		A ₄	
5		A ₃ *	
6		A ₄ *	
7		A ₅	

N°	Véhicules routiers de transport de marchandises	Type de véhicule *correspond à la première configuration d'essieu représentée ** correspond à la deuxième configuration d'essieu représentée	Empattement (en m) ¹ ¹ Non précisé lorsque le critère n'est pas pertinent
----	---	--	--

II. ENSEMBLES DE VÉHICULES (véhicules accouplés au sens de l'article 1 t) du chapitre I de la Convention de 1968 sur la circulation routière)

1		A ₂ T ₂	
2		A ₂ T ₃	
3		A ₃ T ₂	
4		A ₃ T ₃	
5		A ₃ T ₃ *	
6		A ₂ C ₂	
7		A ₂ C ₃	
8		A ₃ C ₂	

N°	Véhicules routiers de transport de marchandises		Type de véhicule *correspond à la première configuration d'essieu représentée ** correspond à la deuxième configuration d'essieu représentée	Empattement (en m) ¹ ¹ Non précisé lorsque le critère n'est pas pertinent
9			A ₃ C ₃	
10			A ₂ C ₁	
11			A ₃ C ₁	
III. VÉHICULES ARTICULÉS				
1	À 3 essieux		A ₂ S ₁	
2	À 4 essieux (simples ou tandem)		A ₂ S ₂	D ≤ 2,0
			A ₂ S ₂ *	D > 2,0
			A ₃ S ₁	

N°	Véhicules routiers de transport de marchandises	Type de véhicule *correspond à la première configuration d'essieu représentée ** correspond à la deuxième configuration d'essieu représentée	Empattement (en m) ¹ ¹ Non précisé lorsque le critère n'est pas pertinent	
3	À 5 ou 6 essieux (simples, tandem ou triples)		A ₂ S ₃	
			A ₂ S ₃ *	
			A ₂ S ₃ **	
			A ₃ S ₂	D ≤ 2,0
			A ₃ S ₂ *	D > 2,0
			A ₃ S ₃	
			A ₃ S ₃ *	
			A ₃ S ₃ **	
		Sans croquis	A _n S _n	

Annexe 1

**PARTIES CONTRACTANTES À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS
INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGIN
SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)
(1^{er} septembre 1970)**

Allemagne	Irlande
Autriche	Italie
Azerbaïdjan	Kazakhstan
Bélarus	Lituanie
Belgique	Luxembourg
Bosnie-Herzégovine	Maroc
Bulgarie	Monaco
Croatie	Norvège
Danemark	Ouzbékistan
Espagne	Pays-Bas
Estonie	Pologne
États-Unis d'Amérique	Portugal
ex-République yougoslave de Macédoine	République tchèque
Fédération de Russie	Roumanie
Finlande	Royaume-Uni
France	Slovaquie
Géorgie	Slovénie
Grèce	Suède
Hongrie	Yougoslavie

Annexe 2

**PARTIES CONTRACTANTES À L'ACCORD CONCERNANT L'ADOPTION
DE CONDITIONS UNIFORMES APPLICABLES AU CONTRÔLE TECHNIQUE
PÉRIODIQUE DES VÉHICULES À ROUES ET LA RECONNAISSANCE
RÉCIPROQUE DES CONTRÔLES
(13 novembre 1997)**

Estonie

Fédération de Russie

Finlande

Hongrie

Pays-Bas

Roumanie
