



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/2005/92  
14 juillet 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements  
concernant les véhicules (WP.29)

(Cent trente-septième session, 15-18 novembre 2005,  
point 8.1.2 de l'ordre du jour)

RÈGLEMENT DES QUESTIONS D'INTERPRÉTATION ET OBLIGATIONS  
DES SERVICES TECHNIQUES

Communication du représentant de la Communauté européenne (CE)

Note: Le texte reproduit ci-après a été établi par le représentant de la Communauté européenne en vue d'aider le WP.29 à examiner les questions relatives à l'interprétation des Règlements de la CEE et les obligations incombant aux services techniques chargés d'exécuter les essais qui y sont prescrits. Il est fondé sur le texte du document TRANS/WP.29/2003/100 et sur les observations dont ledit document a fait l'objet de la part de plusieurs délégations.

Le présent document est un document de travail distribué pour examen et commentaires. Quiconque l'utilise à d'autres fins en porte l'entière responsabilité. Les documents sont également disponibles via Internet: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

La crédibilité du système d'homologation de type et des Règlements annexés à l'Accord de 1958 dépend de l'application transparente de normes harmonisées et de l'intégrité des Parties contractantes et de leurs services d'homologation.

Dans l'idéal, l'application de ces Règlements ne devrait exiger aucune interprétation et il est proposé que le WP.29 adopte de nouvelles mesures pour assurer que seuls les textes parfaitement rédigés et sans ambiguïté soient ratifiés dans l'avenir. Il faut aussi définir de nouvelles mesures pour traiter le problème permanent de l'interprétation des Règlements actuels.

Il est proposé que le WP.29 encourage activement toutes les Parties contractantes, leurs services techniques et les groupes de travail subsidiaires à adopter les lignes directrices ci-après pour gérer le système d'homologation de type.

#### **A. Questions d'interprétation**

Les services techniques interprètent quotidiennement le texte des Règlements. Dans la plupart des cas, leurs décisions sont rationnelles et fondées sur des considérations techniques, mais il peut y avoir des exceptions. Certaines interprétations donnent lieu à des décisions sur des cas limites tandis que d'autres sont susceptibles de porter sur des points sortant du champ du Règlement considéré, lorsqu'il s'agit de nouvelles technologies, par exemple. Avec la mise au point rapide, ces dernières années, de nouveaux systèmes de pointe pour les véhicules, il se pourrait que les questions relatives aux technologies nouvelles prennent plus d'importance dans un avenir proche. Il faut cependant admettre qu'il n'existe aucune ligne directrice précise pour aider les autorités à prendre les décisions énergiques que l'on attend d'elles.

Pour résoudre ces problèmes, il est important, dans un premier temps, d'encourager les services d'homologation à communiquer entre eux pour que les Règlements soient appliqués de manière cohérente et judicieuse.

##### **A.1 Interprétation préalable à la délivrance d'une homologation**

Lorsqu'une demande d'homologation de type exige que les services d'homologation procèdent à une interprétation approfondie d'un Règlement, ceux-ci doivent, avant de se prononcer, solliciter l'avis d'autres services d'homologation après les avoir dûment informés.

Ils doivent aviser les services d'homologation des autres Parties contractantes au Règlement, leur indiquer la solution qu'ils proposent, et joindre tout renseignement communiqué par le constructeur à ce sujet. Chaque fois que possible, il faudrait pour ce faire utiliser le courrier électronique. Le délai de réponse devait être de 14 jours.

- Compte tenu des commentaires qui leur seraient parvenus, les services d'homologation pourraient alors délivrer des homologations conformément à la nouvelle interprétation;
- S'ils ne peuvent prendre une décision tenant compte des observations reçues, ils recourent alors à la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10.

## **A.2 Anomalies d'interprétation postérieures à la délivrance de l'homologation**

Lorsque les services d'homologation parviennent à des interprétations différentes, mais ce après la délivrance d'une homologation, les choses se déroulent comme suit.

En premier lieu, ils s'efforcent de résoudre la question à l'amiable. Cela suppose que soient établis des contacts et que chaque Partie revoie les procédures retenues pour mettre à l'épreuve et homologuer le véhicule, l'équipement ou la pièce controversé. La marche à suivre est la suivante:

- i) Si une erreur est admise par les services d'homologation, l'affaire en reste là, à moins qu'un retrait de l'homologation ne s'impose;
- ii) Lorsqu'un accord intervient et qu'il nécessite une nouvelle interprétation ou une interprétation s'écartant de la pratique en vigueur, les autres Parties contractantes au Règlement concerné en sont avisées d'urgence. Les autres Parties disposent de [14] jours pour présenter leurs observations relatives à cet accord après quoi les services d'homologation, compte tenu de tous les commentaires reçus, peuvent délivrer des homologations conformément à la nouvelle interprétation<sup>1</sup>;
- iii) S'il n'est pas possible de parvenir à un accord, les services d'homologation recourent alors à la procédure d'arbitrage prévue à l'article 10.

## **A.3 Processus d'arbitrage conformément à l'article 10 de l'Accord de 1958**

Les divergences d'interprétation entre les services d'homologation doivent être résolues selon la procédure d'arbitrage définie à l'article 10 de l'Accord de 1958<sup>2</sup>.

Il appartient au premier chef aux Présidents des Groupes de travail subsidiaires de décider quand cette procédure doit être engagée et de faire le nécessaire au plus tôt pour régler les questions d'interprétation. Il appartient au Président de chaque Groupe de travail subsidiaire de mettre au point les procédures nécessaires à la solution de ce genre de questions, mais il doit apporter la preuve au Comité de gestion (AC.2) que:

- i) Les différentes opinions des services d'homologation concernés ont été dûment prises en considération, outre l'opinion d'autres autorités pertinentes;
- ii) Les décisions prises se fondent sur des considérations techniques judicieuses prenant dûment en considération tous les aspects du sujet considéré;
- iii) Toute décision est prise à l'unanimité, autant que faire se peut, et
- iv) Les procédures sont transparentes et vérifiables.

---

<sup>1</sup> À tout moment, les Parties contractantes peuvent demander un complément d'examen lors d'une session ultérieure du Groupe de travail subsidiaire compétent.

<sup>2</sup> Accord de 1958 (E/ECE/324 – E/ECE/TRANS/505/Rev.2).

Pour pouvoir résoudre les divergences d'interprétation, le Président de chaque Groupe de travail subsidiaire doit avoir le droit d'ajouter à l'ordre du jour de la session suivante de son groupe un point relatif à cette question sans avoir besoin de l'aval préalable du Comité de gestion (AC.2). Dans ces conditions, chaque Président est censé rendre compte de l'évolution de la situation au Comité de gestion (AC.2) dès que possible.

À l'issue de l'arbitrage, le Président doit faire rapport au Comité de gestion (AC.2).

#### **A.4 Procédure à suivre à l'issue de l'arbitrage**

À l'issue de l'arbitrage, deux solutions se présentent.

##### **A.4.1 Il n'y a pas lieu d'amender le Règlement**

L'interprétation convenue est appliquée conformément aux procédures énoncées aux paragraphes A.2 et A.3 ci-dessus. Le Comité de gestion (AC.2) en est avisé.

##### **A.4.2 Il y a lieu d'amender le Règlement**

Les services d'homologation notifient sans délai aux autres Parties contractantes au Règlement que la question n'a pas été résolue et leur demandent dans le même temps l'autorisation de reporter toutes les homologations en suspens ou nouvelles en attendant que le WP.29 approuve la nouvelle interprétation ou l'amendement ou obtienne d'elles l'autorisation de traiter une demande d'homologation en suivant la procédure indiquée au paragraphe B.

Le Comité de gestion (AC.2) est tenu informé de l'évolution de la situation. Après examen des faits, il charge le Groupe de travail subsidiaire concerné d'étudier la question à titre prioritaire lors de sa prochaine session et demande que l'ordre du jour de ladite session soit modifié en conséquence.

L'interprétation retenue à l'issue de la procédure d'arbitrage est transmise au Groupe de travail subsidiaire avant la session. La pratique normale en matière de distribution des documents devrait être observée mais, compte tenu de la nécessité d'une solution rapide, il se peut que les délais minimaux applicables à la circulation des documents doivent être écourtés. Dans ces conditions, cependant, le service d'homologation partie au litige doit apporter son concours au secrétariat. Si la pratique administrative normale n'a pas été respectée, le Groupe de travail subsidiaire en tient compte dans sa décision.

Le Groupe de travail subsidiaire examine toutes les observations qu'il reçoit à propos de la décision du Comité. Il présente au WP.29 des propositions officielles d'amendement du Règlement selon les procédures normales. Le Comité de gestion (AC.2) examinera la question à titre prioritaire à sa session suivante.

#### **B. Mise au point de nouvelles technologies**

Lorsqu'une nouvelle technologie:

- Ne peut être prise en compte par un Règlement (par exemple, aucun cycle d'essais approprié, remplacement de pièces mécaniques spécifiées dans le texte par d'autres

dispositifs ou utilisation d'une technologie qui n'existait pas au moment de la rédaction du Règlement, par exemple); et

- N'a pas encore fait suffisamment ses preuves pour justifier une modification générale du Règlement;

une Partie contractante peut demander que soit apporté un amendement spécial limité à un seul type de véhicule, de composant ou de pièce.

En pareil cas, on applique la procédure suivante.

La Partie contractante communique au Groupe de travail subsidiaire compétent un dossier contenant les éléments ci-après:

- Les raisons pour lesquelles les technologies ou concepts en question font que le véhicule, le composant ou la pièce sont incompatibles avec les prescriptions;
- Une description des questions de sécurité et d'environnement en jeu, ainsi que des mesures prises;
- Une description des essais, y compris leurs résultats, démontrant que, par comparaison avec les prescriptions au sujet desquelles une exemption est demandée, au moins un niveau équivalent de sécurité et de protection de l'environnement est assuré;
- Un document ne dépassant pas 1 000 mots [dans sa version anglaise] pouvant être annexé au Règlement et définissant le type de véhicule, de composant ou de pièce en question et contenant un récapitulatif des points ci-dessus.

Le Groupe de travail subsidiaire étudie la demande à titre prioritaire à sa première réunion suivant le dépôt de la demande. Si cette dernière est approuvée, le récapitulatif est alors transmis au WP.29 et à l'AC.1, pour adoption en tant qu'amendement selon les procédures indiquées à l'article 12 de l'Accord de 1958. Le cas échéant, il doit être précisé dans la décision d'adoption si l'amendement fait l'objet d'autres restrictions (délais, par exemple). Dans tous les cas, la validité de l'homologation ne peut être inférieure à 36 mois. Les services d'homologation doivent s'assurer que le constructeur satisfait complètement à toutes les restrictions contenues dans l'amendement.

L'amendement est considéré comme un complément à la série d'amendements alors en vigueur et la Partie contractante et le numéro d'homologation doivent être inscrits dans la colonne «Observations» du document intitulé «Situation en ce qui concerne l'Accord, les Règlements y annexés et les amendements y relatifs».

Si le récapitulatif est adopté en tant qu'amendement, sans qu'il soit fixé de délai, le Groupe de travail subsidiaire doit étudier et proposer un amendement officiel au Règlement considéré.

Dans tous les cas, les services d'homologation examinent les prescriptions de l'article 12.2<sup>3</sup> et délivrent les homologations dans les délais.

**C. Scénario le plus défavorable**

Les services d'homologation présentent normalement le «scénario le plus défavorable» c'est-à-dire qu'ils définissent, à partir des caractéristiques du type, une variante (qui peut être fondée sur une simple hypothèse) qui, soumise à l'essai, représente le type à homologuer dans les conditions les plus défavorables. Les décisions prises et la justification doivent être consignées dans les documents d'homologation.

**D. Services techniques**

[À compléter ultérieurement.]

**E. Documents**

Les services d'homologation doivent s'assurer que la documentation relative à l'homologation comprend les pièces suivantes:

- Une note concernant le choix du scénario le plus défavorable et la justification de ce choix. Elle peut être complétée par des renseignements fournis par le constructeur;
- Une note sur toute interprétation technique importante à laquelle il a été procédé, les différentes modalités d'essai appliquées ou les nouvelles technologies adoptées;
- Un procès-verbal d'essai des services techniques;
- Des documents d'information du constructeur précisant le type à homologuer;
- Une déclaration de conformité de la production, indiquant la base de l'évaluation initiale (c'est-à-dire l'évaluation par les services d'homologation, la certification en application de la norme ISO 9000, etc.) et la date de cette évaluation initiale;
- Le certificat d'homologation.

Ces documents doivent être fournis aux autres services qui en font la demande.

Les services d'homologation doivent communiquer les documents demandés dans les 14 jours ouvrables suivant réception de la demande et, s'ils ne peuvent respecter ce délai, ils doivent se justifier. À l'expiration de ce délai, ils doivent indiquer la date à laquelle ils enverront les documents demandés (au maximum, 28 jours plus tard).

---

<sup>3</sup> Idem.

**F. Communication de l'information**

Afin de régler dans des délais raisonnables les questions d'arbitrage et de partage des documents, il importe de travailler aussi efficacement que possible et de tirer parti des nouvelles techniques de communication. Le Comité de gestion (AC.2), le Groupe de travail subsidiaire (par l'intermédiaire de son Président ou de son Secrétaire) et toutes les autres parties intéressées doivent dans toute la mesure possible communiquer par des moyens électroniques, par exemple courrier électronique ou babillard.

-----