



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.3/2000/1
TRANS/WP.30/2000/16
11 août 2000

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

(Quatrième session, 18 et 20 octobre 2000,
point 5 de l'ordre du jour)

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Quatre-vingt-seizième session, 16-20 octobre 2000,
point 4 de l'ordre du jour)

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

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

Note du secrétariat de la CEE/ONU

1. Conformément à son mandat, le secrétariat de la CEE/ONU a, le 1er août 2000, convoqué un groupe spécial d'experts des questions techniques qui a centré ses travaux sur l'établissement d'un certificat international de pesée de véhicule (CIPV) en vue d'éviter les procédures répétitives et longues du pesage aux frontières. Se fondant sur les conclusions de la réunion de ce groupe d'experts, le secrétariat a rédigé un appendice au projet de nouvelle annexe 8 à la Convention, pour examen par le Comité de gestion et le Groupe de travail CEE/ONU.

2. Le Groupe de travail ayant, à sa quatre-vingt-quinzième session, jugé que ce projet (TRANS/WP.30/2000/11) devait être étudié plus avant par les autorités compétentes nationales et les experts techniques avant d'être examiné et adopté par le Comité de gestion, le secrétariat a été d'avis qu'il ne lui appartenait pas à cette étape de proposer de nouvelles dispositions pour la nouvelle annexe 8 mais plutôt de les compléter par l'appendice mentionné à l'article 5 de ladite annexe concernant le certificat international de pesée de véhicule (CIPV).

3. On trouvera dans le présent document les principales conclusions du Groupe spécial d'experts des questions techniques ainsi que le texte du projet de certificat international de pesée de véhicule (CIPV). Il s'agit du CIPV qui pourrait être adopté, dans une première étape, dans le cadre du mémorandum d'accord sur la facilitation des transports routiers internationaux signé en 1999 par les ministres des transports des 11 États participant à l'initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI) : Albanie, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Grèce, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Slovénie et Turquie. C'est pourquoi il n'est pas fait référence dans le projet de CIPV aux dispositions de l'article 5 de la nouvelle annexe 8 à la Convention. Il conviendra de le faire lorsque le CIPV deviendra un appendice à ladite annexe.

4. Le Comité de gestion et le Groupe de travail de la CEE/ONU souhaiteront peut-être examiner le projet de nouvelle annexe 8 à la Convention (TRANS/WP.32/2000/11) ainsi que les conclusions du Groupe spécial d'experts des questions techniques et le projet de certificat international de pesée de véhicule (CIPV) figurant dans le présent document. Les schémas relatifs aux types de véhicules, qui font partie du CIPV, sont reproduits dans un additif au présent document.

* * *

CONCLUSIONS DU GROUPE SPÉCIAL D'EXPERTS DES QUESTIONS TECHNIQUES DE LA CEE/ONU (1er août 2000)

1. Conformément aux décisions prises par le Comité régional des transports routiers à sa deuxième session, le secrétariat de la CEE/ONU reproduit ci-après un projet de protocole révisé au mémorandum d'accord sur la facilitation des transports routiers internationaux de marchandises dans la région de la SECI ainsi qu'un projet révisé de certificat international de pesée (CIPV), pour examen et adoption par le Comité.
2. Alors que le texte du projet de Protocole au mémorandum d'accord a été établi par le secrétariat de la CEE/ONU compte tenu des délibérations du Comité à sa deuxième session, le projet de certificat international de pesée de véhicule a été examiné et approuvé dans son principe par un Groupe d'experts techniques CEE/ONU.
3. Le Groupe d'experts techniques a été convoqué par le secrétariat de la CEE/ONU le 1er août 2000 à Genève. Il était composé des experts suivants : M. P. De Langhe, Ministère des transports et de l'infrastructure (Belgique), M. F. Chouaref, Ministère des transports (France), Mme G. Schwan, Ministère fédéral des transports, service du transport des marchandises (Allemagne), M. A. Dessis, Ministère du développement, service de la métrologie (Grèce), M. M. Urlan, Ministère des transports, Administration nationale des routes (Roumanie), M. S. Rasmussen, Département des affaires techniques de l'Union internationale des transports routiers (IRU), Mme A. Luchie et M. A. McKenzie, Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et de remorques et M. F. Scheuter, Directeur de la Division des bascules mobiles, HAENNI Instrumentation Systems.
4. Outre le certificat international de pesée de véhicule reproduit ci-après, le Groupe d'experts a étudié les questions de fond suivantes :

Poids total ou charge par essieu ?

5. Le Groupe d'experts a été d'avis que si le poids brut des véhicules routiers transportant des marchandises était certes un indicateur important de la sécurité du trafic routier, l'un des principaux facteurs de l'usure et de la détérioration du revêtement de la chaussée n'était autre que la charge par essieu des véhicules, facteur auquel il fallait associer le type (moteur ou non moteur) et l'agencement des essieux (essieu unique, tandem ou triple, et empattement).
6. Aux fins du certificat international de pesée de véhicule, dont l'objectif est de faciliter le passage des frontières, il ne suffirait pas d'indiquer la masse brute des poids lourds. Il faudrait aussi consigner la charge par essieu individuel (il est fait référence à ce sujet aux directives 96/53 CE (25 juillet 1996) et 97/27/CE (22 juillet 1997) de la Communauté européenne).

Pesage dynamique ou pesage statique ?

7. On considérait jadis que le pesage statique au moyen de bascules fixes ou, par la suite, mobiles pour la mesure de la charge sur les roues était le seul moyen valable de déterminer la masse des camions, tant au regard du poids brut du véhicule que de la charge par essieu.

On utilise aujourd'hui de plus en plus de méthodes de pesage dynamique (pesage en marche), souvent à des fins de présélection, afin de déterminer le poids des véhicules sans interférer avec leur déplacement. Lorsqu'une surcharge excessive est décelée, les véhicules sont arrêtés et de nouveau examinés et repesés sur des balances statiques. Si aux fins de l'application de la réglementation, les pesages statiques sont retenus dans la plupart des pays, car ils sont relativement très fiables et précis, certains ont aujourd'hui recours dans le même but au pesage dynamique (pesage en marche).

8. Par rapport au pesage statique, le pesage dynamique peut donner lieu à davantage d'erreurs de mesure, erreurs imputables au processus d'accélération du véhicule, lorsque les revêtements ne sont pas parfaitement lisses et plans, et à la qualité de son système de suspension. Les résultats obtenus ainsi, doivent donc être sujets à caution et il faut prévoir des marges d'erreur suffisantes tenant compte de ces facteurs externes.

9. En théorie, les résultats des pesages devraient être les mêmes, qu'ils soient dynamiques ou statiques. Cependant, selon les définitions pertinentes de l'Organisation internationale de métrologie légale (OIML), les erreurs d'un pesage dynamique sont toujours plus grandes que celles d'un pesage statique. Dans le cas du pesage dynamique, il faut pour obtenir de bons résultats disposer de la meilleure qualité de revêtement possible ainsi que de véhicules équipés de bons systèmes de suspension. Si les deux systèmes de pesage peuvent donner des résultats précis, les prescriptions requises pour y parvenir sont donc plus exigeantes dans le cas du pesage dynamique.

10. Le groupe d'experts a donc recommandé que les méthodes de pesage statique et dynamique soient autorisées aux fins des renseignements à fournir dans le Certificat international de pesée de véhicule et du contrôle des pesées, pour autant que le matériel de pesage et son emploi soient conformes aux règles et aux recommandations pertinentes de l'OIML (il convient de noter à ce sujet que les règles et recommandations relatives au pesage dynamique n'ont pas encore été approuvées par cette organisation).

Balances fixes ou balances mobiles ?

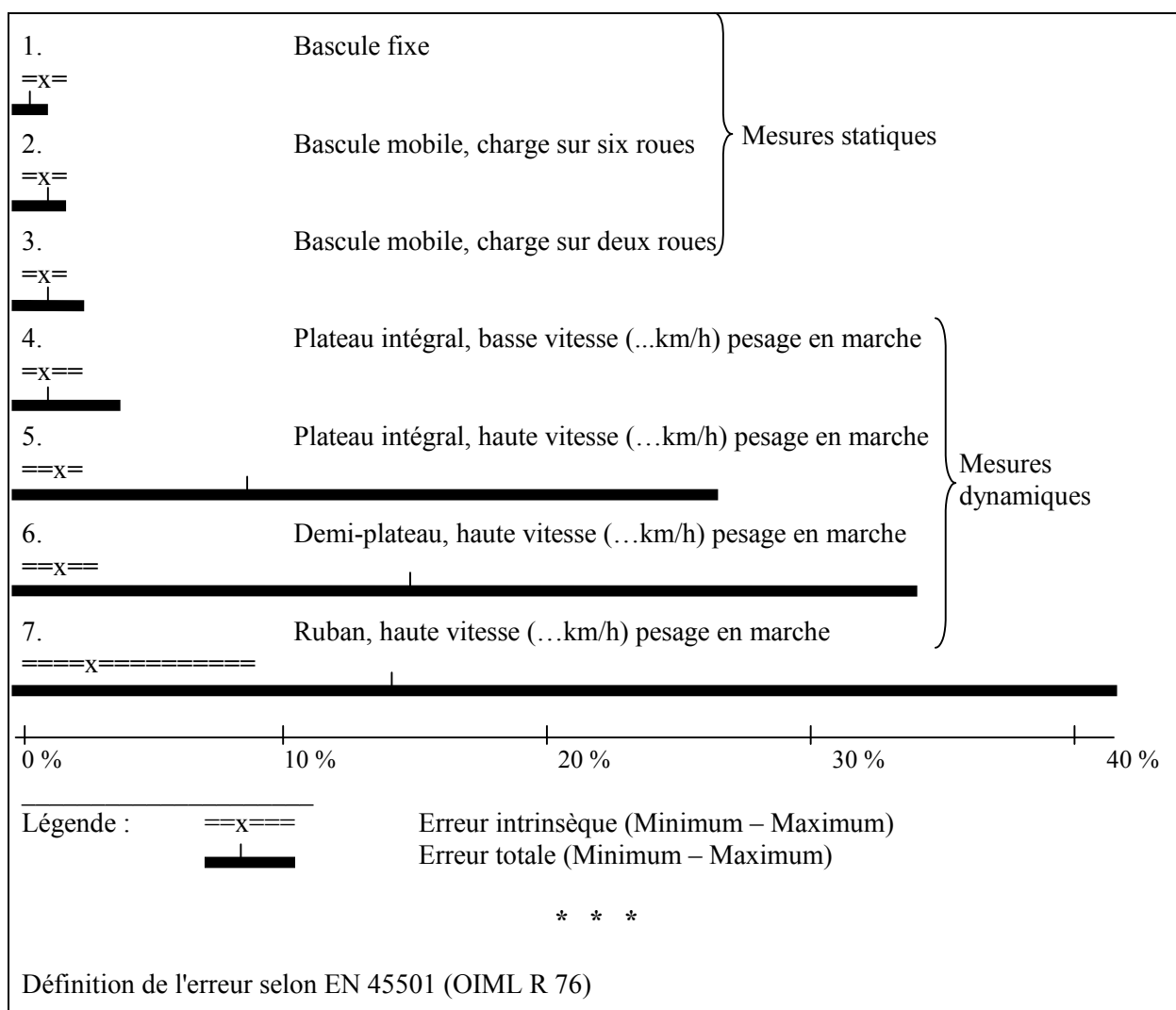
11. Jusqu'aux années 60, les balances fixes étaient considérées comme le seul matériel permettant de déterminer avec fiabilité la masse des poids lourds. Par la suite, l'apparition de balances mobiles permettant la mesure statique de la charge sur les roues a permis une amélioration considérable de l'application de la réglementation. Les problèmes initialement rencontrés quant à la précision de ces balances mobiles ont souvent été imputés à tort au matériel de pesage lui-même. Toutefois, dans la plupart des cas, les erreurs de pesage étaient dues à une mauvaise utilisation de ce matériel, comme l'omission de la mise à niveau dans la mesure séquentielle des systèmes à essieux multiples, etc. Ces problèmes sont aujourd'hui bien connus et ne devraient plus se présenter.

12. La précision des balances mobiles modernes n'est que très légèrement inférieure à celle des balances fixes, à condition que le matériel utilisé soit d'une qualité comparable et ait été agréé conformément aux règles et règlements de l'OIML.

13. Le groupe d'experts a donc recommandé que, dans le contexte du Certificat international de pesée de véhicule, il soit permis de recourir tant aux bascules fixes qu'aux bascules mobiles.

14. Fondé sur les recherches effectuées par l'un des experts, le tableau ci-après donne un aperçu des taux d'erreur caractéristiques des différents matériels de pesage.

Erreur type des systèmes de pesage (poids brut)



Source : Felix Scheuter, HAENNI Instrumentation Systems (Suisse)

15. Le Comité souhaitera peut-être examiner les vues du Groupe d'experts, qui ont été incorporées dans le texte du projet de protocole au mémorandum d'accord et dans le Certificat international de pesée du véhicule.

PROJET

Protocole

au mémorandum d'accord sur la facilitation des transports routiers internationaux de marchandises dans la région de la SECI, signé par les ministres des transports le 28 avril 1999 à Athènes,

concernant l'adoption d'un certificat international de pesée de véhicule

1. Les parties, conformément à l'article 7 du mémorandum d'accord sur la facilitation du transport international routier de marchandises dans la région de la SECI, signé le 28 avril 1999 à Athènes et tenant compte de l'avis du Comité régional des transports routiers constitué conformément à l'article 12 dudit mémorandum, adoptent par les présentes le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) joint en annexe au présent protocole.
2. Le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) a pour objet d'éviter le pesage répété de véhicules routiers transportant des marchandises, de passage dans les pays participants. Les autorités compétentes des États participant à la SECI doivent accepter les certificats dûment remplis comme attestant la validité des pesages effectués. En règle générale, les autorités compétentes doivent accepter les renseignements indiqués dans les certificats comme étant valables et doivent s'abstenir d'exiger d'autres pesages.
3. Le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) doit être délivré et utilisé sous la supervision d'un organisme officiel désigné, conformément à la procédure décrite dans le certificat joint en annexe.
4. Les parties agrément des stations de pesage autorisées à remplir, avec l'exploitant/conducteur du véhicule routier transportant des marchandises, le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) conformément aux prescriptions minimales ci-après :
 - a) Les stations de pesage doivent être équipées d'un matériel de pesage homologué (basculés). Ces bascules peuvent être soit des installations fixes (plateaux), soit un équipement mobile. Dans ce dernier cas, une attention particulière doit être apportée à la précision des résultats du pesage.
 - b) Le matériel de pesage (basculés) doit être bien entretenu. Il doit être régulièrement contrôlé et scellé par les autorités nationales compétentes responsables des poids et mesures. Ce matériel, son degré de précision et son utilisation doivent être conformes aux règles et recommandations établies par l'Organisation internationale de métrologie légale (OIML).
 - c) Les pesages peuvent être effectués par des méthodes statiques ou dynamiques (pesage en marche). Il faut s'attacher particulièrement à minimiser les erreurs intrinsèques du matériel de pesage et, en particulier, dans le cas d'un pesage dynamique, à celles dues aux facteurs externes (nivellement, revêtement, système de suspension du véhicule, etc.).
5. L'utilisation du certificat par les transporteurs est facultative.

6. Pour prévenir les abus, les autorités compétentes peuvent, dans des cas exceptionnels et en particulier lorsqu'elles soupçonnent l'existence d'irrégularités, contrôler le poids du véhicule conformément à la réglementation nationale.
7. Le modèle de certificat ci-joint peut être reproduit dans l'une quelconque des langues des pays participants à condition que sa présentation et celle des rubriques ne soit pas modifiée.
8. Les parties doivent publier la liste de toutes les stations de pesage agréées. Ces listes, ainsi que toute modification les concernant, doivent être communiquées aux autres parties et au secrétariat de la CEE/ONU, pour distribution aux organisations et aux utilisateurs intéressés.
9. Dispositions transitoires : Dans les pays participant à la SECI, très peu de stations de pesage sont actuellement équipées de bascule à même de déterminer le poids par essieu individuel. Les parties conviennent donc que, pendant une période transitoire expirant ... mois après l'entrée en vigueur du présent protocole, le pesage du poids brut du véhicule prévu à la rubrique 7.3 du Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) sera suffisant et accepté par les autorités nationales compétentes.
10. Le présent protocole entrera en vigueur, sous réserve de son adoption par le Comité régional des transports routiers, trois mois après avoir été signé par les États participant à la SECI.

* * *

Annexe



NATIONS UNIES

ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ

UNITED NATIONS

COMMISSION ÉCONOMIQUE
POUR L'EUROPE

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ДЛЯ ЕВРОПЫ

ECONOMIC COMMISSION
FOR EUROPE

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE DE VÉHICULE
(CIPV)**

Valable pour le transport international routier de marchandises

À compléter par l'exploitant/le conducteur du véhicule routier transportant des marchandises avant le pesage

1. NOM ET ADRESSE (y compris le pays) du transporteur de l'entreprise :

.....
.....

Téléphone : Télécopie : Courrier électronique :

2. CONTRAT DE TRANSPORT No (par exemple lettre de voiture CMR No) :

ou CARNET TIR No :

3. RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE VÉHICULE

a) Numéro d'immatriculation : tracteur routier/camion :

semi-remorque/remorque :

b) Système de suspension : tracteur routier/camion : Pneumatique Mécanique Autre

semi-remorque/remorque : Pneumatique Mécanique Autre

Remarques

À remplir par le responsable de la station de pesage4. NOM ET ADRESSE DE LA STATION DE PESAGE AGRÉÉE :

.....
 Pays :

5. PESAGE DE VÉHICULE No* :6. DATE DE DÉLIVRANCE :7. PESAGES DE VÉHICULES ROUTIERS TRANSPORTANT DES MARCHANDISES

(Le procès-verbal original et officiel de la station de pesage doit être joint au présent certificat)

7.1 Type de véhicule (selon la Directive de l'UE 96/53/CE 1996)

Type de véhicule : (insérer le numéro du type de véhicule selon croquis
 joints, partie du certificat. Par exemple : A₂ ou A₂S₂)

7.2 Détermination de la charge par essieu

1) Premier essieu	Essieu moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu unique	<input type="checkbox"/> kg
	Essieu non moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu-tandem	<input type="checkbox"/>	
			Essieu triple	<input type="checkbox"/>	
2) Deuxième essieu	Essieu moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu unique	<input type="checkbox"/> kg
	Essieu non moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu-tandem	<input type="checkbox"/>	
			Essieu triple	<input type="checkbox"/>	
3) Troisième essieu	Essieu moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu unique	<input type="checkbox"/> kg
	Essieu non moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu-tandem	<input type="checkbox"/>	
			Essieu triple	<input type="checkbox"/>	
4) Quatrième essieu	Essieu moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu unique	<input type="checkbox"/> kg
	Essieu non moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu-tandem	<input type="checkbox"/>	
			Essieu triple	<input type="checkbox"/>	
5) Cinquième essieu	Essieu moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu unique	<input type="checkbox"/> kg
	Essieu non moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu-tandem	<input type="checkbox"/>	
			Essieu triple	<input type="checkbox"/>	
6) Sixième essieu**	Essieu moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu unique	<input type="checkbox"/> kg
	Essieu non moteur	<input type="checkbox"/>	Essieu-tandem	<input type="checkbox"/>	
			Essieu triple	<input type="checkbox"/>	

.....
 ** Si plus de six essieux, l'indiquer dans la case "Remarques".

7.3 Poids brut du véhicule

7) Tracteur routier/camion kg
8) Semi-remorque/remorque kg
9) Poids brut total du véhicule kg

* Voir notes page 11

À remplir par le responsable de la station de pesage (suite)**8. CARACTÉRISTIQUES DE POIDS PARTICULIÈRES**

- 1) Carburant dans les réservoirs d'alimentation : remplissage $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ 1/1
- 2) Carburant dans les réservoirs supplémentaires : remplissage $\frac{1}{4}$ $\frac{1}{2}$ 1/1
(y compris pour les dispositifs de refroidissement)
- 3) Nombre de pneus de secours
- 4) Le poids du ou des conducteurs est-il inclus ? Oui Non

Je, soussigné, déclare que les pesages ci-dessus ont été effectués avec précision dans une station de pesage agréée.

Nom du responsable
de la station de pesage.....

Timbre : Signature :

Je déclare

- a) que les pesages ci-dessus ont été effectués par la station de pesage susmentionnée,
- b) que les rubriques 1 à 8 ont été dûment complétées et
- c) qu'aucune charge n'a été ajoutée au véhicule après son passage à la station de pesage agréée susmentionnée.

Date :

Nom du ou des conducteurs (du véhicule) :

Signature(s) :

Remarques

Certificat international de pesée de véhicule (CIPV)

Base juridique

Le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) a été élaboré conformément aux dispositions du Protocole au mémorandum d'accord sur la facilitation des transports routiers internationaux de marchandises dans la région de la SECI concernant l'adoption d'un Certificat international SECI de pesée de véhicule routier (Athènes, 28 avril 1999).

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 particulier au passage des frontières. L'utilisation de ce certificat par les transporteurs est facultatif.

Procédure

Tout Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) dûment complété par a) le responsable d'une station de pesage agréée et b) l'exploitant/le conducteur du véhicule routier transportant des marchandises doit être accepté et admis par les autorités compétentes des États participant à la SECI 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 soupçonnent l'existence de telles irrégularités, 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 d'un exploitant/conducteur d'un véhicule routier immatriculé dans l'un des États participant à la SECI, par des stations de pesage agréées et à un coût correspondant uniquement aux services rendus.

Sanctions

Les exploitants/conducteurs de véhicules routiers transportant des marchandises sont responsables, conformément à la législation nationale, de toute déclaration mensongère consignée sur le Certificat international de pesée de véhicule (CIPV).

Pour déterminer la valeur juridique de la ou des pesées, il faut pour chaque système de pesage estimer l'erreur possible, qui est généralement de 1 à 3 %. La valeur obtenue, qui englobe l'erreur intrinsèque du matériel de pesage et l'erreur imputable à des facteurs externes, doit être déduite du poids mesuré afin de veiller à ce que la surcharge éventuelle ne soit pas due au manque de précision du matériel et/ou à la méthode de pesage utilisée. En conséquence, il ne sera 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 3 % ou 1 200 kg dans le cas d'un véhicule de 40 tonnes) sont supérieurs au poids maximal admissible prévu dans la législation nationale.

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 de 1968) :

Albanie	AL	République de Moldova	[MD] (désignation non officielle)
Bosnie-Herzégovine	BIH	Roumanie	RO
Bulgarie	BG	Slovénie	SLO
Croatie	HR	ex-République yougoslave de Macédoine	MK
Grèce	GR	Turquie	TR
Hongrie	H		
- 2) Code à deux chiffres permettant d'identifier la station de pesage nationale
- 3) Code à cinq chiffres (au moins) permettant l'identification des pesées individuelles effectuées
Exemples : GR-01-23456 ou RO-14-000510
