Texte original

Accord européen modifié relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

du 1er juillet 1970

Les Parties contractantes,

Désireuses de favoriser le développement et l'amélioration des transports internationaux par route de voyageurs et de marchandises, convaincues de la nécessité d'accroître la sécurité de la circulation routière, de réglementer certaines conditions d'emploi dans les transports internationaux par route conformément aux principes de l'Organisation internationale du travail et d'arrêter de concert certaines mesures pour assurer le respect d'une telle réglementation,

sont convenues de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

Au sens du présent Accord, on entend:

a) Par «véhicule», toute automobile ou remorque; ce terme comprend tout ensemble de véhicules;

b) Par «automobile», tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion, circulant sur route par ses moyens propres et qui sert normalement au transport par route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises; ce terme n'englobe pas les tracteurs agricoles;

c) Par «remorque», tout véhicule destiné à être attelé à une automobile; ce terme englobe les semi-remorques;

d) Par «semi-remorque», toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ladite automobile;

e) Par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

f) Par «poids maximal autorisé», le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;

g) Par «transport par route», tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises;

h) Par «transport international par route», tout transport par route qui comporte la traversée d'au moins une frontière;

i) Par «services réguliers», les services qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur des itinéraires déterminés, ces services pouvant prendre et déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés. Un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les pouvoirs publics compétents des Parties contractantes et publiés par le transporteur avant mise en application, définissent les conditions de transport, notamment la fréquence, les horaires, les tarifs et l'obligation de transporter, dans la mesure où ces conditions ne se trouvent pas précisées par un texte légal ou réglementaire. Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au premier alinéa de la présente définition. Les services de cette catégorie, notamment ceux qui assurent le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile ou le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile, sont dénommés ci-après «services réguliers spéciaux»;

j) Par «conducteur», toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire, le cas échéant;

k) Par «membre de l'équipage» ou «membre d'équipage», le conducteur ou une des personnes suivantes, que ce conducteur ou ces personnes soient salariés ou non:

   i) Le convoyeur, à savoir toute personne accompagnant le conducteur en vue d'assister celui-ci dans certaines manoeuvres et prenant de façon habituelle une part effective aux opérations de transport, sans être un conducteur au sens du paragraphe j) du présent article;

   ii) Un receveur, c'est-à-dire toute personne qui accompagne le conducteur d'un véhicule transportant des personnes et qui est notamment chargé de délivrer ou de contrôler les billets ou d'autres documents donnant droit aux passagers de voyager dans le véhicule;

l) Par «semaine», la période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche;

m) Par «repos», toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps.

Art. 2 Champ d'application

1. Le présent Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante.

2. Toutefois,

a) Si, au cours d'un transport international par route, un ou plusieurs membres de l'équipage ne sortent pas du territoire national où ils exercent normalement leurs activités professionnelles, la Partie contractante dont relève ce territoire peut ne pas appliquer les dispositions du présent Accord à l'égard de ce ou ces membres de l'équipage;

b) Sauf convention contraire intervenue entre les Parties contractantes dont le territoire est emprunté, le présent Accord ne s'applique pas aux transports internationaux par route de marchandises effectués par:

1. Véhicules affectés aux transports de marchandises et dont le poids maximal autorisé, y compris celui des remorques ou des semi-remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
2. Véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
3. Véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres;
4. Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure;
5. Véhicules affectés aux services des forces armées, de la protection civile, des pompiers et des forces responsables du maintien de l'ordre public, ou placés sous le contrôle de ceux-ci;
6. Véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio;
7. Véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage;
8. Véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
9. Véhicules transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines;
10. Véhicules spécialisés de dépannage;
11. Véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
12. Véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de biens dans des buts privés;
13. Véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail.

Art. 3 Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'Etats non Parties contractantes

1. Chaque Partie contractante appliquera sur son territoire aux transports internationaux par route effectués par tout véhicule immatriculé sur le territoire d'un Etat non Partie contractante au présent Accord des dispositions au moins aussi exigeantes que celles qui sont prévues par les articles 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un Etat non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des feuilles d'enregistrement quotidien remplies à la main par le conducteur.

Art. 4 Principes généraux

Chaque Partie contractante peut appliquer des minima plus élevés ou des maxima plus faibles que ceux prévus aux articles 5 à 8 compris. Les dispositions du présent Accord restent cependant applicables aux conducteurs effectuant des opérations de transport internationales sur des véhicules immatriculés dans un autre Etat contractant ou non contractant.

Art. 5 Equipages

1. L'âge minimal des conducteurs affectés aux transports de marchandises est fixé:

a) pour les véhicules, y compris, le cas échéant, les remorques ou les semi-remorques, dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, à dix-huit ans révolus;

b) pour les autres véhicules, à:
   - vingt et un ans révolus ou
   - dix-huit ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de marchandises par route reconnu par une des Parties contractantes. Les Parties contractantes se tiendront informées du niveau minimal de formation national exigé dans leur pays et d'autres conditions pertinentes applicables aux conducteurs de transports de marchandises conformément aux dispositions du présent Accord.

2. Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs doivent être âgés d'au moins vingt et un ans.

Les conducteurs affectés aux transports de voyageurs sur des trajets dépassant un rayon de 50 kilomètres autour du point d'attache habituel du véhicule doivent répondre également à l'une des conditions suivantes:

a) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de marchandises des véhicules dont le poids maximal autorisé est supérieur à 3,5 tonnes;

b) avoir exercé pendant un an au moins l'activité de conducteur affecté aux transports de voyageurs sur des trajets ne dépassant pas un rayon de 50 kilomètres autour du point d'attache habituel du véhicule, ou à d'autres types de transports de voyageurs non assujettis au présent Accord pour autant que l'autorité compétente estime qu'ils ont de cette manière acquis l'expérience nécessaire;

c) être porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de transports de voyageurs par route reconnu par une des Parties contractantes.

Art. 6 Temps de conduite

1. La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, dénommée ci-après «période de conduite journalière», ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être portée à 10 heures deux fois par semaine.

Après un maximum de six périodes de conduite journalières, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire tel que défini au par. 3 de l'art. 8.

La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalières.

Dans le cas des transports internationaux de voyageurs, autres que les services réguliers, les mots «six» et «sixième» figurant aux deuxième et troisième alinéas sont remplacés respectivement par «douze» et «douzième».

2. La durée totale de conduite ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures par période de deux semaines consécutives.

Art. 7 Interruptions

1. Après quatre heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins quarante-cinq minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins quinze minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.

3. Pendant ces interruptions, le conducteur ne peut effectuer d'autres travaux. Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passée dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'autres travaux.

4. Les interruptions observées au titre du présent article ne peuvent être considérées comme repos journaliers.

Art. 8 Temps de repos

1. Dans chaque période de vingt-quatre heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins onze heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de neuf heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante.

Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de vingt-quatre heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins huit heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à douze heures.

2. Pendant chaque période de trente heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins huit heures consécutives.

3. Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de quarante-cinq heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de trente-six heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de vingt-quatre heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.

4. Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine et se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou l'autre de ces semaines.

5. Dans le cas des transports de voyageurs auxquels le paragraphe 1, quatrième alinéa, de l'article 6, est applicable, une période de repos hebdomadaire peut être reportée à la semaine suivant celle au titre de laquelle le repos est dû et rattachée au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine.

6. Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction des périodes de repos journaliers et/ou hebdomadaires doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures et doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au point d'attache du conducteur.

7. Le repos journalier peut être pris dans un véhicule pour autant qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

8. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, au cas où, dans le domaine des transports de marchandises ou de voyageurs, un conducteur accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou en train, le repos journalier peut être interrompu une seule fois, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

– la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,

– la période entre les deux parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement,

– pendant les deux parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette.

Le repos journalier ainsi interrompu est augmenté de 2 heures.

Art. 9 Dérogations

A condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger au présent Accord dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement de l'appareil de contrôle ou dans son registre de service.

Art. 10 Appareil de contrôle

1. Les Parties contractantes devront prescrire l'installation et l'utilisation sur les véhicules immatriculés sur leur territoire d'un appareil de contrôle conformément aux prescriptions suivantes:

a) L'appareil de contrôle au sens du présent Accord doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe. Un appareil de contrôle qui est conforme au règlement (CEE) n°3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle est considéré comme étant conforme aux prescriptions du présent article;

b) S'il n'est pas possible d'utiliser normalement et de la manière appropriée un appareil de contrôle installé sur un véhicule, chaque membre de l'équipage doit inscrire à la main, en utilisant les symboles graphiques appropriés, les indications se rapportant à ses périodes d'activités professionnelles et de repos sur sa feuille d'enregistrement;

c) Si du fait de leur éloignement du véhicule, les membres de l'équipage n'ont pas été en mesure d'utiliser l'appareil, ils doivent ajouter à la main, en utilisant les symboles graphiques appropriés, sur la feuille d'enregistrement, les divers temps correspondant à leurs activités professionnelles au cours de la période où ils étaient éloignés du véhicule;

d) Les membres de l'équipage doivent toujours avoir avec eux et pouvoir présenter au contrôle les feuilles d'enregistrement de la semaine courante et du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel ils ont conduit;

e) Les membres de l'équipage doivent veiller à ce que l'appareil de contrôle soit mis en fonction et manipulé correctement et que, en cas de défectuosité, il soit réparé le plus vite possible.

2. L'employeur délivre aux conducteurs un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère individuel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que

des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

3. Les entreprises conserveront les feuilles d'enregistrement remplies conformément aux dispositions des alinéas b), c) et d) du paragraphe 1 du présent article pendant une période de 12 mois au moins après la date de la dernière inscription, et les présenteront sur demande aux agents chargés du contrôle.

Art. 11 Contrôles effectués par l'entreprise

1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier de telle façon que les membres de l'équipage soient en mesure d'observer les dispositions du présent Accord.

2. Elle doit surveiller régulièrement les périodes de conduite et des autres travaux, ainsi que les heures de repos, en se servant de tous les documents dont elle dispose, par exemple les livrets individuels de contrôle. Si elle constate des infractions au présent Accord, elle doit y mettre fin sans délai et prendre des mesures pour éviter qu'elles ne se reproduisent, par exemple en modifiant les horaires et les itinéraires.

3. Il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaire, les conducteurs salariés en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées, à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière.

Art. 12 Mesures pour assurer l'application de l'Accord

1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles d'un niveau adéquat effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises. Les administrations compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement assistance pour l'application du présent Accord et le contrôle de celle-ci.

3. Dans le cadre de cette assistance mutuelle, les autorités compétentes des Parties contractantes se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

- les infractions au présent Accord commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions,
- les sanctions appliquées par une Partie contractante à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres Parties contractantes. Dans le cas d'infractions sérieuses cette information doit inclure les sanctions appliquées.

4. Si, lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans une autre Partie contractante, les constatations effectuées donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des éléments nécessaires, les autorités compétentes des Parties contractantes concernées s'accordent mutuellement assistance en vue de

clarifier la situation. Dans le cas où, pour ce faire, la Partie contractante compétente procède à un contrôle dans les locaux de l'entreprise, les résultats de ce contrôle sont portés à la connaissance de l'autre Partie contractante concernée.

Art. 13 Disposition transitoires

Les dispositions du nouvel art. 10 (Appareil de contrôle) ne deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes à cet accord que le 24 avril 1995. Jusqu'à cette date, les dispositions de l'ancien art. 12 (Livret individuel de contrôle) et de l'ancien art. 12bis (Dispositif de contrôle) resteront valables.

Art. 14 Dispositions finales

1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des Etats membres de la Commission économique pour l'Europe et des Etats admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Le présent Accord sera ratifié.

3. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Le présent Accord entrera en vigueur le cent quatre-vingtième jour après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion.

5. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion visé au par. 4 du présent article, le présent Accord entrera en vigueur 180 jours après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Art. 15

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Art. 16

Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Art. 17

1. Tout Etat pourra, lorsqu'il signera le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la validité du présent Accord sera étendue à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. Le présent Accord s'appliquera au territoire ou aux

territoires mentionnés dans la notification à dater du cent quatre-vingtième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour le présent Accord n'est pas encore entré en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout Etat qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'art. 15 du présent Accord, dénoncer le présent Accord en ce qui concerne ledit territoire.

Art. 18

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe précédent sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Art. 19

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 et 3 de l'art. 18 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Si, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, un Etat formule une réserve autre que celle prévue au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies communiquera cette réserve aux Etats qui ont déjà déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion et n'ont pas ultérieurement dénoncé le présent Accord. La réserve sera réputée acceptée si, dans le délai de six mois à dater de cette communication, aucun de ces Etats ne s'est opposé à son admission. Dans le cas contraire, la réserve ne sera pas admise et, si l'Etat qui l'a formulée ne la retire pas, le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion de cet Etat sera sans effet. Pour l'application du présent paragraphe il ne sera pas tenu compte de l'opposition des Etats dont l'adhésion ou la ratification serait sans effet, en vertu du présent paragraphe, du fait des réserves qu'ils auraient formulées.

3. Toute Partie contractante dont la réserve aura été adoptée dans le Protocole de signature du présent Accord ou qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article ou fait une réserve qui aura été acceptée conformément au par. 2 du présent article pourra, à tout moment, lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

Art. 20

1. Après que le présent Accord aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser l'Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le tiers au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les Etats visés au par. 1 de l'art. 14 du présent Accord.

Art. 21

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 14 du présent Accord.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général:

a) Soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé;

b) Soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son Etat.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue au par. 2*b*) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux par. 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux par. 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante:

a) Lorsqu'aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du par. 2*b*) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé à ce par. 2 du présent article;

b) Lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du par. 2*b*) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes:

– date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au par. 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration;

– expiration du délai de neuf mois visé au par. 3 du présent article.

6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté.

7. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2*a*) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2*b*) du présent article. Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes ont adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

8. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux par. 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord pourra être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes; si l'administration compétente d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration compétente aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes fixera la date d'entrée en vigueur de l'annexe modifiée et pourra prévoir que, pendant une période transitoire, l'ancienne annexe restera en vigueur, en tout ou partie, simultanément avec l'annexe modifiée.

Art. 22

1. Les appendices 1 et 2 à l'annexe du présent Accord pourront être amendés suivant la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des appendices 1 et 2 à l'annexe du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail principal des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. L'amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins du tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifie au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette notification.

Art. 23

Outre les notifications prévues aux art. 20 et 21 du présent Accord, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux Etats visés au par. 1 de l'art. 14 du présent Accord:

a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'art. 14 du présent Accord;

b) Les dates auxquelles le présent Accord entrera en vigueur conformément à l'art. 14 du présent Accord;

c) Les dénonciations en vertu de l'art. 15 du présent Accord;

d) L'abrogation du présent Accord conformément à l'art. 16 du présent Accord;

e) Les notifications reçues conformément à l'art. 17 du présent Accord;

f) Les déclarations et notifications reçues conformément à l'art. 19 du présent Accord;

g) L'entrée en vigueur de tout amendement conformément à l'art. 21 du présent Accord.

Art. 24

Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que le présent Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

Art. 25

Après le 31 mars 1971 l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des Etats visés au par. 1 de l'art. 14 du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le 1er juillet 1970, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Suivent les signatures

Annexe

Appareil de contrôle
Dispositions générales

I. Homologation

Art. 1

Toute demande d'homologation pour un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement, accompagnée des documents descriptifs appropriés, est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès d'une Partie contractante. Pour un même modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement, cette demande ne peut être introduite qu'auprès d'une seule Partie contractante.

Art. 2

Chaque Partie contractante accorde l'homologation à tout modèle d'appareil de contrôle ou à tout modèle de feuille d'enregistrement si ceux-ci sont conformes aux prescriptions de l'appendice 1 et si la Partie contractante est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation de modèle complémentaire de la part de la Partie contractante qui a accordé l'homologation initiale.

Art. 3

Les Parties contractantes attribuent au demandeur une marque d'homologation conforme au modèle établi à l'appendice 2 pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement qu'ils homologuent en vertu de l'art. 2.

Art. 4

Les autorités compétentes de la Partie contractante auprès de laquelle la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres Parties contractantes, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, accompagnée d'une copie des documents descriptifs nécessaires, ou leur communiquent le refus d'homologation pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer; en cas de refus, elles communiquent la motivation de la décision.

Art. 5

1. Si la Partie contractante qui a procédé a l'homologation visée à l'art. 2 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement portant la marque d'homologation qu'elle a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'elle a homologué, elle prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production

au modèle soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation.

2. La Partie contractante qui a accordé une homologation doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes à la présente annexe, y compris ses appendices, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.

3. Si la Partie contractante ayant accordé une homologation est informée par une autre Partie contractante de l'existence d'un des cas visés aux par. 1 et 2, elle prend également, après consultation de ce dernier, les mesures prévues auxdits paragraphes, sous réserve du par. 5.

4. La Partie contractante qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au paragraphe 2 peut suspendre jusqu'à nouvel avis la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles. Il en est de même dans les cas prévus au par. 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles dispensés de la vérification primitive, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences de la présente annexe. En tout cas, les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation accordée et d'autres mesures prises en conformité avec les par. 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces mesures.

5. Si la Partie contractante qui a procédé à une homologation conteste l'existence des cas prévus aux par. 1 et 2 dont elle a été informée, les Parties contractantes intéressées s'efforcent de régler le différend.

Art. 6

1. Le demandeur de l'homologation pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le ou les modèles d'appareils de contrôle sur lesquels cette feuille est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille, un appareil adéquat du ou des types appropriés.

2. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante indiquent sur la fiche d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les modèles d'appareils de contrôle sur lesquels le modèle de feuille peut être utilisé.

Art. 7

Les Parties contractantes ne peuvent refuser l'immatriculation ou interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés de l'appareil de contrôle pour des motifs inhérents à un tel équipement si l'appareil est muni de la marque d'homologation visée à l'art. 3 et de la plaquette d'installation visée à l'art. 9.

Art. 8

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement, prise en vertu de la présente annexe, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de

recours ouvertes par la législation en vigueur dans les Parties contractantes et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

II. Installation et contrôle

Art. 9

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des Parties contractantes, après que celles-ci ont entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

2. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scellements qu'il effectue. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante tiennent un registre des marques utilisées.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement de la liste des installateurs ou ateliers agréés et se communiquent copie des marques utilisées.

4. La conformité de l'installation de l'appareil de contrôle aux prescriptions de la présente annexe est attestée par la plaquette d'installation apposée dans les conditions prévues à l'appendice 1.

III. Dispositions d'utilisation

Art. 10

L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation de l'appareil.

Art. 11

1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement souillées ou endommagées. A cet effet, les feuilles doivent être protégées de manière adéquate.

En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille endommagée à la feuille de réserve utilisée pour la remplacer.

2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps sont inscrits, de façon

lisible et sans souillure des feuilles manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens.

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'appendice 1, rubrique II, points 1 à 3 soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

3. L'appareil doit être conçu de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de l'appareil, sans déformer d'une façon permanente, endommager ou souiller la feuille, les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle.

L'appareil doit en outre être conçu de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

4. Le conducteur doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et, en tout cas, la feuille du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit.

Appendice 1

Conditions de construction, d'essai, d'installation et de contrôle

I. Définitions

Aux termes du présent appendice, on entend:

a) par «appareil de contrôle»,

un appareil destiné à être installé à bord de véhicules routiers pour indiquer et enregistrer d'une manière automatique ou semi-automatique des données sur la marche de ces véhicules et sur certains temps de travail de leurs conducteurs;

b) par «feuille d'enregistrement»,

une feuille conçue pour recevoir et fixer des enregistrements, à placer dans l'appareil de contrôle et sur laquelle les dispositifs scripteurs de celui-ci inscrivent de façon continue les diagrammes des données à enregistrer;

c) par «constante de l'appareil de contrôle»,

la caractéristique numérique donnant la valeur du signal d'entrée nécessaire pour obtenir l'indication et l'enregistrement d'une distance parcourue de 1 km; cette constante doit être exprimée soit en tours par kilomètre (k = ... tr/km), soit en impulsions par kilomètre (k = ... imp/km);

d) par «coefficient caractéristique du véhicule»,

la caractéristique numérique donnant la valeur du signal de sortie émis par la pièce prévue sur le véhicule pour son raccordement à l'appareil de contrôle (prise de sortie de la boîte de vitesse dans certains cas, roue du véhicule dans d'autres cas), quand le véhicule parcourt la distance de 1 km mesurée dans les conditions normales d'essai (voir chapitre VI, par. 4 du présent appendice). Le coefficient caractéristique est exprimé soit en tours par kilomètre (w = ... tr/km), soit en impulsions par kilomètre (w = ... imp/km);

e) par «circonférence effective des pneus des roues»,

la moyenne des distances parcourues par chacune des roues entraînant le véhicule (roues motrices) lors d'une rotation complète. La mesure de ces distances doit se faire dans les conditions normales d'essai (voir chapitre VI, par. 4 du présent appendice) et est exprimée sous la forme «1 = ... mm».

II. Caractéristiques générales et fonctions de l'appareil de contrôle

L'appareil doit fournir l'enregistrement des éléments suivants:

1. distance parcourue par le véhicule;
2. vitesse du véhicule;
3. temps de conduite;
4. autres temps de travail et temps de disponibilité;
5. interruptions de travail et temps de repos journaliers;

6. ouverture du boîtier contenant la feuille d'enregistrement;
7. pour les appareils électroniques fonctionnant sur la base de signaux transmis électriquement par le capteur de distance et de vitesse, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes de l'appareil (exception faite de l'éclairage), de l'alimentation du capteur de distance et de vitesse et toute coupure du signal du capteur de distance et de vitesse.

Pour les véhicules utilisés par deux conducteurs, l'appareil doit permettre l'enregistrement des temps visés aux points 3, 4 et 5 simultanément et de façon différenciée sur deux feuilles distinctes.

III. Conditions de construction de l'appareil de contrôle

A. Généralités

1. Pour l'appareil de contrôle, les dispositifs suivants sont prescrits:
   a) des dispositifs indicateurs:
      – de la distance parcourue (compteur totalisateur),
      – de la vitesse (tachymètre),
      – de temps (horloge);
   b) des dispositifs enregistreurs comprenant:
      – un enregistreur de la distance parcourue,
      – un enregistreur de la vitesse,
      – un ou des enregistreurs de temps répondant aux conditions fixées à la rubrique III, section C, par. 4;
   c) un dispositif marqueur indiquant séparément sur la feuille d'enregistrement:
      – toute ouverture du boîtier contenant cette feuille,
      – pour les appareils électroniques tels que définis au point 7 du chapitre 11, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes de l'appareil (exception faite de l'éclairage), au plus tard au moment de la réalimentation,
      – pour les appareils électroniques tels que définis au point 7 du chapitre 11, toute coupure d'alimentation supérieure à 100 millisecondes du capteur de distance et de vitesse et toute coupure du signal du capteur de distance et de vitesse.

2. La présence éventuelle dans l'appareil de dispositifs autres que ceux énumérés ci-avant ne doit pas compromettre le bon fonctionnement des dispositifs obligatoires ni gêner leur lecture. L'appareil doit être présenté à l'homologation muni de ces dispositifs complémentaires éventuels.

3. Matériaux
   a) Tous les éléments constitutifs de l'appareil de contrôle doivent être réalisés en matériaux d'une stabilité et d'une résistance mécanique suffisantes et de caractéristiques électriques et magnétiques invariables.

b) Tout changement d'un élément de l'appareil ou de la nature des matériaux employés pour sa fabrication doit être approuvé, avant l'utilisation, par l'autorité qui a homologué l'appareil.

4. Mesurage de la distance parcourue

Les distances parcourues peuvent être totalisées et enregistrées:

– soit en marche avant et en marche arrière,

– soit uniquement en marche avant.

L'enregistrement éventuel des manoeuvres de marche arrière ne doit absolument pas influer sur la clarté et la précision des autres enregistrements.

5. Mesurage de la vitesse

a) L'étendue de mesure de vitesse est fixée par le certificat d'homologation du modèle.

b) La fréquence propre et le dispositif d'amortissement du mécanisme de mesure doivent être tels que les dispositifs indicateur et enregistreur de vitesse puissent, dans l'étendue de mesure, suivre des accélérations jusqu'à $2 m/s^2$ dans les limites des tolérances admises.

6. Mesurage du temps (horloge)

a) La commande du dispositif de remise à l'heure doit se trouver à l'intérieur d'un boîtier contenant la feuille d'enregistrement, dont chaque ouverture est marquée automatiquement sur la feuille d'enregistrement.

b) Si le mécanisme d'avancement de la feuille d'enregistrement est commandé par l'horloge, la durée de fonctionnement correct de celle-ci, après remontage complet, devra être supérieure d'au moins 10 % à la durée d'enregistrement correspondant au chargement maximal de l'appareil en feuille (s).

7. Eclairage et protection

a) Les dispositifs indicateurs de l'appareil doivent être pourvus d'un éclairage adéquat non éblouissant.

b) Pour les conditions normales d'utilisation, toutes les parties internes de l'appareil doivent être protégées contre l'humidité et la poussière. Elles doivent en outre être protégées contre l'accessibilité par des enveloppes susceptibles d'être scellées.

B. Dispositifs indicateur

1. Indicateur de la distance parcourue (compteur totalisateur)

a) La valeur du plus petit échelon du dispositif indicateur de la distance parcourue doit être de 0,1 km. Les chiffres exprimant les hectomètres doivent pouvoir être distingués nettement de ceux exprimant les nombres entiers de kilomètres.

b) Les chiffres du compteur totalisateur doivent être clairement lisibles et avoir une hauteur apparente de 4 mm au moins.

c) Le compteur totalisateur doit pouvoir indiquer jusqu'à 99 999,9 km au moins.

2. Indicateur de la vitesse (tachymètre)

a) A l'intérieur de l'étendue de mesure, l'échelle de la vitesse doit être graduée uniformément par 1, 2, 5 ou 10 km/h. La valeur en vitesse de l'échelon (intervalle compris entre deux repères successifs) ne doit pas excéder 10 % de la vitesse maximale figurant en fin d'échelle.

b) L'étendue d'indication au-delà de l'étendue de mesure ne doit pas être chiffrée.

c) La longueur de l'intervalle de la graduation correspondant à une différence de vitesse de 10 km/h ne doit pas être inférieure à 10 mm.

d) Sur un indicateur à aiguille, la distance entre l'aiguille et le cadran ne doit pas dépasser 3 mm.

3. Indicateur de temps (horloge)

L'indicateur de temps doit être visible de l'extérieur de l'appareil et la lecture doit en être sûre, facile et non ambiguë.

C. Dispositifs enregistreurs

1. Généralités

a) Dans tout appareil, quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement (bande ou disque), il doit être prévu un repère permettant un placement correct de la feuille d'enregistrement de façon que soit assurée la correspondance entre l'heure indiquée par l'horloge et le marquage horaire sur la feuille.

b) Le mécanisme entraînant la feuille d'enregistrement doit garantir que celle-ci soit entraînée sans jeu et puisse être placée et enlevée librement.

c) Le dispositif d'avancement de la feuille d'enregistrement, lorsque celle-ci a la forme d'un disque, sera commandé par le mécanisme de l'horloge. Dans ce cas, le mouvement de rotation de la feuille sera continu et uniforme, avec une vitesse minimale de 7 mm/h mesurée sur le bord intérieur de la couronne circulaire délimitant la zone d'enregistrement de la vitesse. Dans les appareils du type à bande, lorsque le dispositif d'avancement des feuilles est commandé par le mécanisme de l'horloge, la vitesse d'avancement rectiligne sera de 10 mm/h au moins.

d) Les enregistrements de la distance parcourue, de la vitesse du véhicule et de l'ouverture du boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement doivent être automatiques.

2. Enregistrement de la distance parcourue

   a) Toute distance parcourue de 1 km doit être représentée sur le diagramme par une variation d'au moins 1 mm de la coordonnée correspondante.

   b) Même à des vitesses se situant à la limite supérieure de l'étendue de mesure, le diagramme des parcours doit encore être clairement lisible.

3. Enregistrement de la vitesse

   a) Le stylet d'enregistrement de la vitesse doit avoir en principe un mouvement rectiligne et perpendiculaire à la direction de déplacement de la feuille d'enregistrement, quelle que soit la géométrie de celle-ci.

      Toutefois, un mouvement curviligne du stylet peut être admis si les conditions suivantes sont remplies:

      – le tracé par le stylet est perpendiculaire à la circonférence moyenne (dans le cas de feuilles en forme de disques) ou à l'axe de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse (dans le cas de feuilles en forme de bandes),
      – le rapport entre le rayon de courbure du tracé décrit par le stylet et la largeur de la zone réservée à l'enregistrement de la vitesse n'est pas inférieur à 2,4 : 1 quelle que soit la forme de la feuille d'enregistrement,
      – les différents traits de l'échelle de temps doivent traverser la zone d'enregistrement selon une courbe de même rayon que le tracé décrit par le stylet. La distance entre les traits doit correspondre à une heure au maximum de l'échelle de temps.

   b) Toute variation de 10 km/h de la vitesse doit être représentée, sur le diagramme, par une variation d'au moins 1,5 mm de la coordonnée correspondante.

4. Enregistrement des temps

   a) L'appareil doit enregistrer le temps de conduite de façon entièrement automatique. Il doit également enregistrer, après manoeuvre éventuelle d'une commande appropriée, les autres groupes de temps comme suit:

      i) sous le signe : le temps de conduite;

      ii) sous le signe : tous les autres temps de travail;

      iii) sous le signe : le temps de disponibilité à savoir:

         – le temps d'attente, c'est-à-dire la période pendant laquelle les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail, sauf pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux,
         – le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule,
         – le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule;

      iv) sous le signe : les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

Chaque Partie contractante peut permettre pour les feuilles d'enregistrement utilisées sur les véhicules immatriculés sur son territoire, que les périodes de temps visées aux points ii) et iii) ci-dessus soient toutes enregistrées sous le signe ⍁ .

b) Les caractéristique des tracés, leurs positions relatives et, éventuellement, les signes prévus au paragraphe 4*a*), doivent permettre de reconnaître clairement la nature des différents temps. La nature des différents groupes de temps est représentée, dans le diagramme, par des différences d'épaisseur de traits s'y rapportant ou par tout autre système d'une efficacité au moins égale du point de vue de la lisibilité et de l'interprétation du diagramme.

c) Dans le cas de véhicules utilisés par un équipage composé de plusieurs conducteurs, les enregistrements du paragraphe 4*a*) doivent être réalisés sur deux feuilles distinctes, chacune étant attribuée à un conducteur. Dans ce cas, l'avancement des différentes feuilles doit être assuré soit par le même mécanisme, soit par des mécanismes synchronisés.

D. Dispositif de fermeture

1. Le boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement et la commande du dispositif de remise à l'heure doivent être pourvus d'une serrure.

2. Toute ouverture du boîtier contenant la ou les feuilles d'enregistrement et la commande du dispositif de remise à l'heure doit être marquée automatiquement sur la ou les feuilles.

E. Inscriptions

1. Sur le cadran de l'appareil doivent figurer les inscriptions suivantes:

- à proximité du nombre indiqué par le compteur totalisateur, l'unité de mesure des distances sous la forme de son symbole «km»,
- à proximité de l'échelle des vitesses, l'indication «km/h»,
- l'étendue de mesure du tachymètre, sous la forme «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Cette indication n'est pas nécessaire si elle figure sur la plaque signalétique de l'appareil.

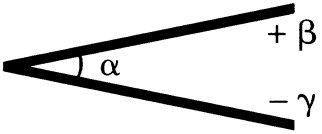
Toutefois, ces prescriptions ne sont pas applicables aux appareils de contrôle homologués avant le 10 août 1970.

2. Sur la plaque signalétique rendue solidaire de l'appareil doivent figurer les indications suivantes, qui doivent être visibles sur l'appareil installé:

- nom et adresse du fabricant de l'appareil,
- numéro de fabrication et année de construction,
- marque d'homologation du modèle de l'appareil,
- la constante de l'appareil sous forme «k =... tr/km» ou «k = ... imp/km»,

– éventuellement, l'étendue de mesure de la vitesse sous la forme indiquée au par. 1,

– si la sensibilité de l'instrument à l'angle d'inclinaison est susceptible d'influer sur les indications données par l'appareil au-delà des tolérances admises, l'orientation angulaire admissible sous la forme:



dans laquelle a représente l'angle mesuré à partir de la position horizontale de la face avant (orientée vers le haut) de l'appareil pour lequel l'instrument est réglé, β et γ représentant respectivement les écarts limites admissibles vers le haut et vers le bas par rapport à l'angle α.

F. Erreurs maximales tolérées (dispositifs indicateurs et enregistreurs*)*

1. Au banc d'essai avant installation:

   a) distance parcourue:
   ± 1 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km;

   b) vitesse:
   ± 3 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;

   c) temps:
   ± 2 mn par jour avec maximum de 10 mn par 7 jours dans le cas ou la durée de marche de l'horloge après remontage n'est pas inférieure à cette période.

2. A l'installation:

   a) distance parcourue:
   ± 2 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km;

   b) vitesse:
   ± 4 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;

   c) temps:
   ± 2 mn par jour, ou
   ± 10 mn par 7 jours.

3. En usage:

   a) distance parcourue:
   ± 4 % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km;

   b) vitesse:
   ± 6 km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;

c) temps:
± 2 mn par jour, ou
± 10 mn par 7 jours.

4. Les erreurs maximales tolérées énumérées aux paragraphes 1, 2 et 3 sont valables pour des températures situées entre 0 et 40° C, les températures étant relevées à proximité immédiate de l'appareil.

5. Les erreurs maximales tolérées énumérées aux paragraphes 2 et 3 s'entendent lorsqu'elles sont mesurées dans les conditions énumérées au chapitre VI.

IV. Feuilles d'enregistrement

A. Généralités

1. Les feuilles d'enregistrement doivent être d'une qualité telle qu'elles n'empêchent pas le fonctionnement normal de l'appareil et que les enregistrements qu'elles supportent soient indélébiles et clairement lisibles et identifiables.

Les feuilles d'enregistrement doivent conserver leurs dimensions et leurs enregistrements dans des conditions normales d'hygrométrie et de température.

Il doit, en outre, être possible pour chaque membre de l'équipage d'inscrire sur les feuilles, sans les détériorer et sans empêcher la lisibilité des enregistrements, les indications suivantes:

a) ses nom et prénom au début d'utilisation de la feuille;

b) la date et le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille;

c) le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté avant le premier voyage enregistré sur la feuille et ensuite, en cas de changement de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille;

d) le relevé du compteur kilométrique:
   – avant le premier voyage enregistré sur la feuille,
   – à la fin du dernier voyage enregistré sur la feuille,
   – en cas de changement de véhicule pendant la journée de service (compteur du véhicule auquel il a été affecté et compteur du véhicule auquel il va être affecté);

e) le cas échéant, l'heure du changement de véhicule.

Dans des conditions normales de conservation, les enregistrements doivent rester lisibles avec précision pendant au moins un an.

2. La capacité minimale d'enregistrement des feuilles, quelle que soit leur forme, doit être de 24 heures.

Si plusieurs disques sont reliés entre eux afin d'augmenter la capacité d'enregistrement continu réalisable sans intervention du personnel, les raccordements entre les différents disques doivent être réalisés de telle manière que les enregistrements, aux endroits de passage d'un disque au suivant, ne présentent ni interruptions ni chevauchements.

B. Zones d'enregistrement et leurs graduations

1. Les feuilles d'enregistrement comportent les zones d'enregistrement suivantes:

– une zone exclusivement réservée aux indications relatives à la vitesse,

– une zone exclusivement réservée aux indications relatives aux distances parcourues,

– une ou des zones pour les indications relatives aux temps de conduite, aux autres temps de travail et aux temps de disponibilité, aux interruptions de travail et au repos des conducteurs.

2. La zone réservée à l'enregistrement de la vitesse doit être subdivisée en tranches de 20 km/h ou moins. La vitesse correspondante doit être indiquée en chiffres sur chaque ligne de cette subdivision. Le symbole km/h doit figurer au moins une fois à l'intérieur de cette zone. La dernière ligne de cette zone doit coïncider avec la limite supérieure de l'étendue de mesure.

3. La zone réservée à l'enregistrement des parcours doit être imprimée de façon à permettre la lecture aisée du nombre de kilomètres parcourus.

4. La ou les zones réservées à l'enregistrement des temps visées au par. 1 doivent porter les mentions nécessaires pour individualiser sans ambiguïté les divers groupes de temps.

C. Indications imprimées sur les feuilles d'enregistrement

Chaque feuille doit porter, imprimées, les indications suivantes:

– nom et adresse ou marque du fabricant,

– marque d'homologation du modèle de la feuille,

– marque d'homologation du ou des modèles d'appareils dans lesquels la feuille est utilisable,

– limite supérieure de la vitesse enregistrable imprimée en km/h.

Chaque feuille doit en outre porter, imprimée, au moins une échelle de temps graduée de façon à permettre la lecture directe du temps par intervalles de 15 mn ainsi qu'une détermination simple des intervalles de 5 mn.

D. Espace libre pour les inscriptions manuscrites

Un espace libre sur les feuilles doit être prévu pour permettre au conducteur d'y reporter au moins les mentions manuscrites suivantes:

– le nom et le prénom du conducteur,

– la date et le lieu du début et de la fin d'utilisation de la feuille,

– le ou les numéros de la plaque d'immatriculation du ou des véhicules auxquels le conducteur est affecté pendant l'utilisation de la feuille,

– les relevés du compteur kilométrique du ou des véhicules auxquels le conducteur est affecté pendant l'utilisation de la feuille,
– l'heure du changement de véhicule.

V. Installation de l'appareil de contrôle

A. Généralités

1. Les appareils de contrôle doivent être placés sur les véhicules de manière telle que, d'une part, le conducteur puisse aisément surveiller, de sa place, l'indicateur de vitesse, le compteur totalisateur et l'horloge, et que, d'autre part, tous leurs éléments, y compris ceux de transmission, soient protégés contre toute détérioration fortuite.

2. La constante de l'appareil de contrôle doit pouvoir être adaptée au coefficient caractéristique du véhicule au moyen d'un dispositif adéquat appelé adaptateur.

Les véhicules à plusieurs rapports de pont doivent être munis d'un dispositif de commutation ramenant automatiquement ces divers rapports à celui pour lequel l'adaptation de l'appareil au véhicule est réalisée par l'adaptateur.

3. Une plaquette d'installation bien visible est fixée sur le véhicule à proximité de l'appareil, ou sur l'appareil même, après la vérification lors de la première installation. Après chaque intervention d'un installateur ou atelier agréé nécessitant une modification de réglage de l'installation proprement dite, une nouvelle plaquette, remplaçant la précédente, doit être apposée.

La plaquette doit porter au moins les mentions suivantes:

– nom, adresse ou marque de l'installateur ou atelier agréé,
– coefficient caractéristique du véhicule, sous la forme «w = ... tr/km» «w = ... imp/km»,
– circonférence effective des pneus des roues sous la forme «1 = ... mm»,
– la date du relevé du coefficient caractéristique du véhicule et du mesurage de la circonférence effective des pneus des roues.

B. Scellements

Les éléments suivants doivent être scellés:

a) la plaquette d'installation, à moins qu'elle ne soit appliquée de telle manière qu'elle ne puisse être enlevée sans destruction des indications;
b) les extrémités de la liaison entre l'appareil de contrôle proprement dit et le véhicule;
c) l'adaptateur proprement dit et son insertion dans le circuit;
d) le dispositif de commutation pour les véhicules à plusieurs rapports de pont;

e) les liaisons de l'adaptateur et du dispositif de commutation aux autres éléments de l'installation;

f) les enveloppes prévues au chapitre III, section A, par. 7.b).

Pour des cas particuliers, d'autres scellements peuvent être prévus lors de l'homologation du modèle d'appareil, et mention de l'emplacement de ces scellements doit être faite sur la fiche d'homologation.

Seuls les scellements de liaison visés aux alinéas b), c) et e) peuvent être enlevés dans ces cas d'urgence; tout bris de ces scellements doit faire l'objet d'une justification par écrit tenue à la disposition de l'autorité compétente.

VI. Vérifications et contrôles

Les Parties contractantes désignent les organismes qui doivent effectuer les vérifications et contrôles.

1. Certification des instruments neufs ou réparés

Tout appareil individuel, neuf ou réparé, est certifié, en ce qui concerne son bon fonctionnement et l'exactitude de ses indications et enregistrements dans les limites fixées au chapitre III, section F, par. 1, par le scellement prévu au chapitre V, sect. B, al. f).

Les Parties contractantes peuvent instaurer à cet effet la vérification primitive, qui est le contrôle et la confirmation de la conformité d'un appareil neuf ou remis à neuf avec le modèle homologué et/ou avec les exigences de l'annexe, y compris ses appendices, ou déléguer la certification aux fabricants ou à leurs mandataires.

2. Installation

Lors de son installation à bord d'un véhicule, l'appareil et l'installation dans son ensemble doivent satisfaire aux dispositions relatives aux erreurs maximales tolérées fixées au chapitre III, section F, par. 2.

Les essais de contrôle y afférents sont exécutés, sous sa responsabilité, par l'installateur ou l'atelier agréé.

3. Contrôles périodiques

a) Des contrôles périodiques des appareils installés sur les véhicules ont lieu au moins tous les deux ans et peuvent être effectués, entre autres, dans le cadre des inspections techniques des véhicules automobiles.

Seront notamment contrôlés:

- l'état de bon fonctionnement de l'appareil,
- la présence du signe d'homologation sur les appareils,
- la présence de la plaquette d'installation,
- l'intégrité des scellements de l'appareil et des autres éléments de l'installation,
- la circonférence effective des pneus.

b) Le contrôle du respect des dispositions du chapitre III, section F, par. 3, relatif aux erreurs maximales tolérées en usage, sera effectué au moins une fois tous les 6 ans, avec possibilité, pour toute Partie contractante, de prescrire un délai plus court pour les véhicules immatriculés sur son territoire. Ce contrôle comporte obligatoirement le remplacement de la plaquette d'installation.

4. Détermination des erreurs

La détermination des erreurs à l'installation et à l'usage s'effectue dans les conditions suivantes, à considérer comme conditions normales d'essai:

– véhicules à vide, en conditions normales de marche,

– pression des pneus conforme aux indications données par le fabricant,

– usure des pneus dans les limites admises par les prescriptions en vigueur,

– mouvement du véhicule: celui-ci doit se déplacer, mû par son propre moteur, en ligne droite, sur une aire plane, à une vitesse de 50 ± 5 km/h; le contrôle, pourvu qu'il soit d'une exactitude comparable, peut également être effectué sur un banc d'essai approprié.

Appendice 2

Marque et fiche d'homologation

I. Marque d'homologation

1. La marque d'homologation est composée

– d'un rectangle à l'intérieur duquel est placé la lettre «e» suivie d'un numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation, conformément aux conventions suivantes:

Allemagne	- 1	Autriche	- 12	Croatie	- 25
France	- 2	Luxembourg	- 13	Slovénie	- 26
Italie	- 3	Norvège	- 16	Slovaquie	- 27
Pays-Bas	- 4	Danemark	- 18	Bélarus	- 28
Suède	- 5	Roumanie	- 19	Estland	- 29
Belgique	- 6	Portugal	- 20	République de Moldova	- 30
République tchèque	- 8	Portugal	- 21	Bosnie-Herzégovine	- 31
Espagne	- 9	Fédération de Russie	- 22	Lettonie	- 32
Yougoslavie	- 10	Grèce	- 23		
Royaume-Uni	- 11	Irlande	- 24		

Mode d'attribution des chiffres suivants:

i) Aux pays qui sont Parties contractantes à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, les mêmes chiffres que ceux qui sont attribués aux dits pays dans le présent Accord;

ii) Aux pays qui ne sont pas Parties contractantes à l'Accord de 1958, selon l'ordre chronologique dans lequel ils ratifient le présent Accord ou y adhèrent

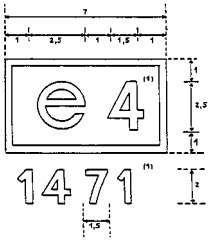
et

un numéro d'homologation correspondant au numéro de la fiche d'homologation établie pour le prototype de l'appareil de contrôle ou de la feuille d'enregistrement, placé dans une position quelconque à proximité immédiate du rectangle.

Note: Afin qu'à l'avenir il y ait conformité entre les signes conventionnels de l'Accord de 1958 et ceux définis dans l'AETR, le même chiffre devrait être attribués aux nouvelles Parties contractantes par les deux Accords.

2. La marque d'homologation est apposée sur la plaquette signalétique de chaque appareil et sur chaque feuille d'enregistrement. Elle doit être indélébile et rester toujours bien lisible.

3. Les dimensions de la marque d'homologation dessinées ci-après sont exprimées en mm, ces dimensions constituant des minima. Les rapports entre ces dimensions doivent être respectés.



(1) Ces chiffres sont donnés à titre indicatif uniquement.

II. Fiche d'homologation

La Partie contractante ayant procédé à une homologation délivre au demandeur une fiche d'homologation, établie selon le modèle figurant ci-après. Pour la communication aux autres Parties contractantes des homologations accordées ou des retraits éventuels, chaque Partie contractante utilise des copies de ce document.

Fiche d'homologation

Nom de l'administration compétente _____

Communication concernant*)

- l'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle;
- le retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle;
- l'homologation de feuille d'enregistrement;
- le retrait d'homologation de feuille d'enregistrement.

Numéro d'homologation

1. Marque de fabrique ou de commerce _____
2. Dénomination du modèle _____
3. Nom du fabricant _____
4. Adresse du fabricant _____
5. Présenté à l'homologation le _____
6. Laboratoire d'essai _____
7. Date et numéro du procès-verbal du laboratoire _____
8. Date de l'homologation _____
9. Date du retrait de l'homologation _____
10. Modèle(s) d'appareil(s) de contrôle sur lequel/lesquels la feuille est destinée à être utilisée _____
11. Lieu _____
12. Date _____
13. En annexe, documents descriptifs _____
14. Remarques

_____

(Signature)

*) Rayer les mentions inutiles.

40332