

*Texte original*

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

Conclu à Genève le 1<sup>er</sup> juillet 1970

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 8 octobre 1999<sup>1</sup>

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 7 avril 2000

Entré en vigueur pour la Suisse le 4 octobre 2000

(Etat le 8 avril 2011)

---

*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 régler 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;

RO 2003 1765; FF 1999 5399

<sup>1</sup> RO 2003 1764

- f)<sup>2</sup> par «masse maximale autorisée», la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;
- g)<sup>3</sup> par «transport par route», tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le 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 à l'al. 1 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)<sup>4</sup> par «conducteur», toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du véhicule dans le cadre de ses fonctions 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 manœuvres et prenant de façon habituelle une part effective aux opérations de transport, sans être un conducteur au sens du par. 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;

<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

- l) par «semaine», la période comprise entre 0 heure le lundi et 24 heures le dimanche;
- m)<sup>5</sup> par «repos», toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;
- n)<sup>6</sup> par «interruption», toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;
- o)<sup>7</sup> par «temps de repos journalier», la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit»:
  - «temps de repos journalier normal», toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;
  - «temps de repos journalier réduit», toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;
- p)<sup>8</sup> par «temps de repos hebdomadaire», une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»:
  - «temps de repos hebdomadaire normal», toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;
  - «temps de repos hebdomadaire réduit», toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées au par. 6 de l'art. 8 de l'Accord;
- q)<sup>9</sup> par «autre tâche», toute activité, à l'exception de la conduite, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur, dans le secteur du transport ou en dehors. Le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme une «autre tâche»;

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>6</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>7</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>8</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>9</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

- r)<sup>10</sup> par «durée de conduite», la durée de conduite enregistrée automatiquement ou semi-automatiquement ou encore manuellement dans les conditions définies dans le présent Accord;
- s)<sup>11</sup> par «durée de conduite journalière», la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;
- t)<sup>12</sup> par «durée de conduite hebdomadaire», la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- u)<sup>13</sup> par «temps de conduite», une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté;
- v)<sup>14</sup> par «conduite en équipage», la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;
- w)<sup>15</sup> par «entreprise de transport», toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre;

## Art. 2<sup>16</sup> 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.

<sup>10</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>11</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>12</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>13</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>14</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>15</sup> Introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>16</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

2. Toutefois, 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 effectués par:

- a) véhicules utilisés pour le transport de marchandises si la masse maximale autorisée du véhicule, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
- b) 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;
- c) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;
- d) véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;
- e) véhicules appartenant aux services de l'armée, à la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur conduite;
- f) véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris le transport d'aide humanitaire à des fins non commerciales;
- g) véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
- h) véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;
- i) 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;
- j) véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes, utilisés pour des transports non commerciaux de biens;
- k) véhicules commerciaux qui ont un caractère historique conformément à la législation de la Partie contractante dans laquelle ils sont conduits et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

**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 art. 5 à 10 du présent Accord.

- 2.<sup>17</sup>a) Toutefois, toute Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un État 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 chaque membre d'équipage pour la période de temps écoulée à partir de son entrée sur le territoire de la première Partie contractante.
- b) A cette fin, chaque membre d'équipage inscrira, sur sa feuille d'enregistrement, les indications se rapportant à ses périodes d'activités professionnelles et de repos, en utilisant les symboles graphiques appropriés tels que définis à l'art. 12 de l'Annexe au présent Accord.

#### **Art. 4** Principes généraux

Chaque Partie contractante peut appliquer des minima plus élevés ou des maxima plus faibles que ceux prévus aux art. 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 État 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:

<sup>17</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

- 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<sup>18</sup>** Temps de conduite

1. La durée de conduite journalière, au sens de l'art. 1 (s) du présent Accord, ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être étendue jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.
2. La durée de conduite hebdomadaire, au sens de l'art. 1 (t) du présent Accord, ne doit pas dépasser 56 heures.
3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 90 heures.
4. Le temps de conduite comprend toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire des Parties contractantes ou des pays non Parties contractantes.
5. Un conducteur enregistre, comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'art. 1 q), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie au par. 3 c) de l'art. 12 de l'annexe au présent Accord. Cet enregistrement est inscrit soit manuellement sur une feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée, soit à l'aide de la fonction de saisie manuelle de l'appareil de contrôle.

**Art. 7** Interruptions

- 1.<sup>19</sup> Après une durée de conduite de quatre heures et demie, un conducteur doit observer une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes, à moins qu'il ne prenne un temps de repos.

<sup>18</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>19</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

2.<sup>20</sup> Cette interruption, au sens de l'art. 1 (n) du présent Accord, peut être remplacée par une interruption de 15 minutes suivie d'une interruption d'au moins 30 minutes, chacune intercalée dans le temps de conduite ou prise immédiatement après, de manière à respecter les dispositions du par. 1.

3.<sup>21</sup> 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, au sens de l'art. 1 (q) du présent Accord, et pourront être qualifiés «d'interruptions».

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

#### **Art. 8<sup>22</sup>** Temps de repos

1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires au sens des alinéas (o) et (p) de l'art. 1.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Par dérogation au par. 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d'au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

4. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

5. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

6. a) Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:
- i) Deux temps de repos hebdomadaire normaux, ou
  - ii) Un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

<sup>20</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>21</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>22</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).



Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

- b) Par dérogation au par. 6 a), un conducteur effectuant un seul service de transport international de voyageurs, autre qu'un service régulier, peut reporter son temps de repos hebdomadaire jusqu'au plus tard la fin de douze périodes de 24 heures écoulées après sa période de repos hebdomadaire précédente, à condition que:
- i) le service dure au moins 24 heures consécutives dans une Partie Contractante ou un pays tiers, autre que celui dans lequel le service avait commencé, et
  - ii) le conducteur prenne, après avoir utilisé la dérogation:
    - a. soit deux temps de repos hebdomadaire normaux,
    - b. soit un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. La réduction doit toutefois être compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la fin de la période de dérogation,
- et
- iii) quatre ans après la mise en œuvre du tachygraphe numérique par le pays d'immatriculation, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B de l'annexe au présent Accord, et
  - iv) après le 1<sup>er</sup> janvier 2014, dans le cas d'une conduite effectuée entre 22h00 et 06h00, le véhicule soit conduit en équipage ou la durée de conduite mentionnée à l'art. 7 soit réduite à trois heures.
- c) Par dérogation au par. 6 a), chaque conducteur qui participe à la conduite en équipage doit prendre un repos hebdomadaire d'au moins 45 heures. Ce temps de repos peut être réduit à un minimum de 24 heures (repos hebdomadaire réduit). Toutefois, chaque réduction doit être compensée par une période de repos équivalente prise en bloc au plus tard au cours de la troisième semaine suivant la semaine où la réduction a été prise.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journalier et les temps de repos hebdomadaire réduits, pris hors du point d'attache, peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que ledit véhicule soit équipé, pour chaque conducteur, d'un matériel de couchage convenable comme prévu par le constructeur lors de la conception du véhicule, et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.

**Art. 8<sup>bis</sup>**<sup>23</sup> Dérogations à l'art. 8

1. Par dérogation à l'art. 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule qui est transporté par ferry-boat ou en train et qu'il prend un repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) 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;
- b) la période entre les 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 toutes les parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'une couchette.

2. Tout temps passé pour se rendre en un lieu afin de prendre en charge un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, lorsque ce véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, ne sera pas comptabilisé comme repos ou pause à moins que le conducteur ne soit dans un ferry-boat ou un train et n'ait accès à un matériel de couchage convenable.

3. Tout temps passé par un conducteur lors de la conduite d'un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord pour se rendre vers un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, et qui ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, sera comptabilisé comme «autre tâche».

**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 ou sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié.<sup>24</sup>

**Art. 10<sup>25</sup>** 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 du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.

<sup>23</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>24</sup> Nouvelle teneur de la dernière phrase selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>25</sup> Nouvelle teneur selon les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209).

2. 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 et ses appendices.

3. 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 Accord, y compris son annexe et ses appendices.

#### **Art. 11** Contrôles effectués par l'entreprise

1.<sup>26</sup> L'entreprise doit organiser le service de transport routier et donner des instructions appropriées aux membres de l'équipage de telle façon que ces derniers puissent se conformer aux 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 ou à inciter à commettre des infractions au présent accord.<sup>27</sup>

4.<sup>28</sup> Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'un autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

Sans préjudice du droit des Parties contractantes de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les Parties contractantes peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des par. 1 et 2. Les Parties contractantes peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

5.<sup>29</sup> Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent Accord.

<sup>26</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>27</sup> Dernière partie de phrase introduite par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>28</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>29</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

**Art. 12<sup>30</sup>** 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 couvrant annuellement une part importante et représentative des conducteurs, des entreprises et des véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application du présent Accord.

a)<sup>31</sup> Les administrations compétentes des Parties contractantes doivent organiser les contrôles de manière à ce que:

- i) au cours d'une année civile, 1 % au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules auxquels s'applique le présent Accord soit contrôlé; à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ce pourcentage sera d'au moins 2 % et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 d'au moins 3 %;
- ii) au moins 15 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au moins 30 % du nombre total des jours ouvrés contrôlés le seront sur la route et au moins 50 % dans les locaux des entreprises.

b)<sup>32</sup> Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants:

- i) les temps de conduite journaliers et hebdomadaires, les interruptions et les temps de repos journaliers et hebdomadaires;
- ii) les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule, et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte du conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées, le cas échéant;
- iii) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle.

Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules, des entreprises et des conducteurs résidents ou non résidents, et quelque soit le point de départ et d'arrivée du trajet ou le type de tachygraphe.

c)<sup>33</sup> Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du par. 2 de l'art. 11 de l'annexe, doivent porter sur:

- i) les temps de repos hebdomadaires et les temps de conduite entre ces périodes de repos;
- ii) la limitation sur deux semaines des heures de conduite;

<sup>30</sup> Nouvelle teneur selon les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209).

<sup>31</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>32</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

<sup>33</sup> Nouvelle teneur selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

- iii) la compensation pour la réduction des temps de repos hebdomadaires en application du par. 6 de l'art. 8;
- iv) l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou des données et des copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte du conducteur et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.

2. Dans le cadre d'une 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.

3. 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.

4. Les Parties contractantes coopèrent à l'organisation de contrôles concertés sur les routes.

5. Tous les deux ans, la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies publie un rapport sur l'application, par les Parties contractantes, du par. 1 du présent article.

- 6.<sup>34a</sup>) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à un conducteur pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.
- b) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

<sup>34</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

A titre d'exception, lorsqu'il est constaté une infraction qui a été commise par une entreprise sise dans une autre Partie contractante ou dans un pays non Partie contractante, la sanction sera infligée conformément à la procédure prévue dans l'accord bilatéral de transport routier conclu entre les Parties en cause.

Les Parties contractantes examineront, à compter de 2011, l'éventualité de supprimer l'exception prévue au par. 6 b), à condition qu'elles le souhaitent toutes.

7.<sup>35</sup> Lorsqu'une Partie contractante ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, elle en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

8.<sup>36</sup> Les Parties contractantes veillent à ce qu'un système de sanctions proportionnées, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent Accord par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.

#### **Art. 12<sup>bis37</sup>** Modèles de formulaire type

1. Afin de faciliter au plan international les contrôles sur route, des modèles de formulaire type seront, en tant que de besoin, introduits dans l'Annexe au présent Accord qui est complétée à cet effet par un nouvel Appendice 3. Ces formulaires seront introduits ou modifiés selon la procédure définie à l'art. 22<sup>ter</sup>.

2. Les formulaires figurant dans l'Appendice 3 n'ont aucun caractère obligatoire. Toutefois, s'ils sont utilisés, ils devront respecter le contenu tel que défini, notamment en ce qui concerne la numérotation, l'ordre et l'intitulé des rubriques.

3. Les Parties contractantes peuvent compléter ces données par d'autres informations afin de répondre à des exigences nationales ou régionales. Ces informations additionnelles ne pourront en aucun cas être exigées pour les transports provenant d'une autre Partie contractante ou d'un pays tiers. A cette fin, elles devront figurer sur le formulaire de manière totalement séparée des données définies pour la circulation internationale.

4. Ces formulaires devront être acceptés en cas de présentation lors d'un contrôle routier effectué sur le territoire des Parties contractantes au présent Accord.

#### **Art. 13<sup>38</sup>** Dispositions transitoires

1. Toutes les nouvelles dispositions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2, relatives à l'introduction d'un appareil de contrôle numérique deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes audit Accord au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur des amendements

<sup>35</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO **2010** 5727).

<sup>36</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO **2010** 5727).

<sup>37</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO **2010** 5727).

<sup>38</sup> Nouvelle teneur selon les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO **2007** 2209).

pertinents résultant de la procédure définie à l'art. 21. En conséquence, tous les véhicules visés par le présent Accord qui auront été mis en circulation pour la première fois après l'expiration de ce délai devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme à ces nouvelles prescriptions. Pendant cette période de quatre ans, les Parties contractantes, qui n'auront pas encore mis en œuvre ces dispositions, devront accepter et contrôler sur leur territoire les véhicules immatriculés dans une autre Partie contractante à l'Accord déjà équipés de l'appareil de contrôle numérique en question.

2. a) Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur visées dans l'annexe au présent Accord, telle qu'amendée, au plus tard trois mois avant la date d'expiration du délai de quatre ans, visé au par. 1. Ce délai minimum de trois mois doit aussi être observé en cas de mise en œuvre par une Partie contractante des dispositions relatives à l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, avant l'expiration du délai de quatre ans. Ladite Partie contractante doit informer le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de la progression de la mise en œuvre de l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe sur son territoire;
- b) Dans l'attente de la délivrance par les Parties contractantes des cartes visées à l'al. a), les dispositions de l'art. 14 de l'annexe au présent Accord sont applicables aux conducteurs qui pourraient être amenés à conduire des véhicules équipés d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe.

3. Tout instrument de ratification ou d'adhésion déposé par un Etat après la date d'entrée en vigueur du présent amendement, sera réputé s'appliquer à l'Accord tel qu'amendé, y compris le délai d'application défini au par. 1.

Si cette adhésion intervient moins de deux ans avant l'expiration du délai visé au par. 1, l'Etat, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, informera le dépositaire de la date à laquelle l'appareil de contrôle numérique sera effectif sur son territoire. Cet Etat peut se prévaloir d'une période transitoire ne pouvant excéder deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet Etat. Le dépositaire en informera alors toutes les Parties contractantes.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également en cas d'adhésion d'un Etat après l'expiration du délai d'application de quatre ans visé au par. 1.

#### **Art. 13<sup>bis</sup>**<sup>39</sup> Dispositions transitoires

Les dispositions contenues à la fin des par. 7 a) et 7 b) de l'art. 12 de l'annexe au présent Accord s'appliqueront 3 mois après l'entrée en vigueur du présent amendement.

<sup>39</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

**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 par. 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 adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les par. 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 par. 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 par. 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 par. 1 de l'art. 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. 2b) 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. 2b) 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. 2b) 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.

5<sup>bis</sup>. Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à cet accord entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement

proposé au nouvel Etat partie. Ce dernier peut faire part de son objection éventuelle au Secrétaire général avant l'expiration du délai de six mois à compter de la date de circulation de la communication d'amendement originale à toutes les Parties contractantes.<sup>40</sup>

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 par. 2a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au par. 2b) 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.

<sup>40</sup> Introduit par les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209).

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.
- 4<sup>bis</sup>. Au cas où un pays serait devenu Partie à cet accord entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel Etat partie. Ce dernier peut faire part de son objection éventuelle au Secrétaire général avant l'expiration du délai de six mois à compter de la date de circulation de la communication d'amendement originale à toutes les Parties contractantes.<sup>41</sup>
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. 22<sup>bis42</sup>** Procédure d'amendement de l'Appendice 1B

1. L'appendice 1B de l'annexe du présent Accord sera amendé suivant la procédure définie dans le présent article.
2. Toute proposition d'amendement aux articles introductifs de l'appendice 1B sera adoptée par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes. L'amendement ainsi adopté sera transmis par le secrétariat du Groupe de travail précité au Secrétaire général pour notification à toutes les Parties contractantes. Il entrera en vigueur trois mois après la date de sa notification aux Parties contractantes.
3. L'appendice 1B, adaptation au présent Accord de l'annexe 1B<sup>43</sup> du Règlement (CEE) 3821/85 visé à l'art. 10 du présent Accord, dépendant directement des évolutions introduites dans cette annexe 1B par les instances de l'Union européenne, tout amendement apporté à cette annexe sera applicable à l'appendice 1B dans les conditions suivantes:

<sup>41</sup> Introduit par les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209).

<sup>42</sup> Introduit par les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209).

<sup>43</sup> Modifiée en dernier lieu par les Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 (JO L 207 du 5 août 2002, corrigendum JO L 77 du 13 mars 2004) et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (JO L 71 du 10 mars 2004)

- Le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe informera officiellement les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes de la publication au Journal officiel des Communautés européennes des amendements introduits à l'annexe 1B du règlement communautaire et, concomitamment, communiquera cette information au Secrétaire général en l'accompagnant d'une copie des textes y afférents.
- Ces amendements entreront directement en vigueur au niveau de l'appendice 1B trois mois après la date de la communication de l'information aux Parties contractantes.

4. Lorsqu'une proposition d'amendement concernant l'annexe du présent Accord impliquera d'amender également l'appendice 1B, les amendements concernant cet appendice ne pourront entrer en vigueur avant ceux relatifs à l'annexe. Lorsque, dans ce cadre, les amendements à l'appendice 1B sont présentés en même temps que ceux afférents à l'annexe, leur date d'entrée en vigueur sera déterminée par celle résultant de la procédure mise en œuvre en application de l'art. 21.

#### **Art. 22<sup>ter44</sup>** Procédure d'amendement de l'appendice 3

1. L'appendice 3 de l'annexe au présent Accord sera amendé suivant la procédure définie ci-après.
2. Toute proposition visant à introduire dans l'Appendice 3 des formulaires types conformément à l'art. 12<sup>bis</sup> du présent Accord ou à modifier les formulaires existants sera soumise à l'adoption du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. La proposition sera réputée acceptée si elle est adoptée à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes.

Le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies informera officiellement les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes à l'Accord de l'adoption de ces amendements et, concomitamment, communiquera cette information au Secrétaire général en l'accompagnant d'une copie du texte y afférent.

3. Tout formulaire type ainsi adopté pourra être utilisé trois mois après la date de la communication de l'information aux Parties contractantes à l'Accord.

#### **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:

<sup>44</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

- 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 1<sup>er</sup> juillet 1970, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

*(Suivent les signatures)*

## **Appareil de contrôle**

### **Dispositions générales**

#### **I. Homologation**

##### **Art. 1**

Aux fins du présent chapitre, les termes «appareil de contrôle» s'entendent comme «appareil de contrôle ou ses composants».

Toute demande d'homologation pour un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, 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 ou de carte à mémoire, 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, à tout modèle de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire si ceux-ci sont conformes aux prescriptions des appendices 1 ou 1B et si la Partie contractante est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

L'homologation du système visé à l'appendice 1B ne peut être accordée à l'appareil de contrôle que lorsque l'ensemble du système (appareil de contrôle lui-même, carte à mémoire et connexions électriques à la boîte à vitesse) a démontré sa capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d'altération des données relatives aux heures de conduite. Les essais nécessaires à cet égard sont effectués par des experts au fait des techniques les plus récentes en matière de manipulation.

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 ou de carte à mémoire qu'elles homologuent en vertu de l'art. 2.

<sup>45</sup> Nouvelle teneur selon les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO **2007** 2209). Mise à jour selon la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO **2010** 5727).

**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 ou de carte à mémoire 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 à l'homologation visée à l'art. 2 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire 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 ou la carte à mémoire 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 cette dernière, les mesures prévues dans ces paragraphes, sous réserve du par. 5.

4. La Partie contractante qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au par. 2 peut suspendre jusqu'à nouvel avis la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire. Il en est de même dans les cas prévus au par. 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles d'enregistrement ou les cartes à mémoire dispensés de la première vérification, 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 des autres mesures prises en conformité avec les par. 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces actions.

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 pour 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 pour 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 ou de carte à mémoire, 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 eurent entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

La durée de validité administrative des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés ne peut dépasser un an.

En cas de renouvellement, d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte délivrée aux ateliers et installateurs agréés, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro d'information «atelier», mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes perdues, volées ou défectueuses.

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes distribuées aux installateurs et ateliers agréés.

2. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scelllements qu'il effectue, et en outre, pour les appareils de contrôle conformes à l'appendice 1B, introduit les données électroniques de sécurité permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante tiennent un registre des marques et des données électroniques de sécurité utilisées ainsi que des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés délivrées.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement de la liste des installateurs ou ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées et se communiquent copie des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sécurité 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 ou 1B.

5. Tout scellement peut être enlevé par les installateurs ou ateliers agréés par les autorités compétentes conformément aux dispositions du par. 1 du présent article ou dans les circonstances décrites à l'appendice 1 ou 1B de la présente annexe.

### **III. Dispositions d'utilisation**

#### **Art. 10**

L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation, d'une part, de l'appareil de contrôle, et d'autre part, de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B.

#### **Art. 11**

1. L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1 un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère personnel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles 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.

Au cas où le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'appendice 1B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. a) L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application du par. 1 de l'art. 12, pendant au moins un an après leur utilisation, et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux

conducteurs concernés qui en font la demande, ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

- b) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B de la présente annexe et entrant dans le champ d'application du présent Accord:
  - i) Veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige la Partie contractante et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;
  - ii) Veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins 12 mois après l'enregistrement et qu'au cas où un agent de contrôle en ferait la demande ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise;

Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au point s) du chapitre I de l'Appendice 1B.

3. La carte de conducteur visée à l'appendice 1B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle il a sa résidence normale.

Une Partie contractante peut exiger que tout conducteur soumis aux dispositions du présent Accord ayant sa résidence normale sur son territoire soit détenteur de la carte de conducteur:

- a) Aux fins du présent Accord, on entend par résidence normale le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre celle-ci et l'endroit où elle habite;

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs Parties contractantes, est censée se trouver au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans une Partie contractante pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée;

- b) Les conducteurs apportent la preuve du lieu de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable;

- c) Dans le cas où les autorités compétentes de la Partie contractante de délivrance de la carte de conducteur ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale effectuée conformément au point b), ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander des éléments d'information ou des preuves supplémentaires;
  - d) Les autorités compétentes de la Partie contractante de délivrance s'assurent, autant que faire se peut, que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité.
4. a) L'autorité compétente de la Partie contractante personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'appendice 1B;
- La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans;
- Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée. Il ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré;
- Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée au conducteur en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro de série de carte de conducteur, mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité;
- En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet;
- En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à l'art. 12, par. 1, al. 4;
- b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du présent Accord;
  - c) La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si l'autorité compétente d'une Partie contractante constate que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par une Partie contractante autre que celle qui a délivré la carte, cette Partie contractante renvoie la carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution;

- d) Les cartes de conducteur délivrées par les Parties contractantes sont mutuellement reconnues;

Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par une Partie contractante a fixé sa résidence normale dans une autre Partie contractante, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à la Partie contractante qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité;

Les Parties contractantes qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution;

- e) Lorsqu'une Partie contractante remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou renouvellement ultérieur, est enregistré dans cette Partie contractante;
- f) Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.

5. Les Parties contractantes veillent à ce que les données nécessaires au contrôle du respect du présent Accord, enregistrées et gardées en mémoire par les appareils de contrôle conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, soient gardées en mémoire pendant au moins 365 jours après la date de leur enregistrement et puissent être rendues disponibles dans des conditions qui garantissent la sécurité et l'exactitude de ces données.

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérations de revente ou de mise hors service des appareils de contrôle ne peuvent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.

## **Art. 12**

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

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

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.







Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale, au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.



2. a) Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur 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 ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord d'un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, les conducteurs veillent à ce que leur carte de conducteur soit insérée dans la fente correcte du tachygraphe.


- b) Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au par. 3, second tiret, b), c) et d) sont:
- i) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, inscrits sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillures, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
  - ii) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, inscrits sur la carte de conducteur à l'aide de fonctions de saisie manuelles dont dispose l'appareil de contrôle;
- c) Les conducteurs 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 indiquées au par. 3, second tiret, b), c) et d) ci-dessous soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

### 3. Les conducteurs:

- Veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule;
- Actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:
  - (a) Sous le signe  ou \*: le temps de conduite;
  - (b) Sous le signe  ou \*: tous les autres temps de travail;
  - (c) Sous le signe  ou \*: les 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 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;

- (d) Sous le signe  ou  : les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

\* Symboles utilisés pour le tachygraphe numérique.

4. Chaque Partie contractante peut permettre, pour les feuilles d'enregistrement utilisées sur les véhicules immatriculés sur son territoire, que les périodes de temps visées au par. 3 second tiret, points b) et c) du présent article soient toutes enregistrées sous le signe .

5. Chaque membre d'équipage doit porter sur la feuille d'enregistrement 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;
  - A 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.

5<sup>bis</sup>. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.

Les entrées des données susvisées sont activées par le conducteur, elles peuvent être soit entièrement manuelles, soit automatiques lorsque l'appareil de contrôle est relié à un système de positionnement par satellite.

6. L'appareil de contrôle défini à l'appendice 1 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.

Les appareils doivent en outre être conçus de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:
  - i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles utilisées par le conducteur au cours des 15 jours calendaires précédents;
  - ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et

- iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord.

A partir de la date d'application définie à l'art. 13<sup>bis</sup> du présent Accord, les durées visées aux points i) et iii) couvriront la journée en cours et les 28 jours calendaires précédents.

- b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:
  - i) la carte de conducteur dont il est titulaire;
  - ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord;
  - iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point précédent pendant laquelle il a conduit un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'appendice 1.

A partir de la date d'application définie à l'art. 13<sup>bis</sup> du présent Accord, les durées visées au point ii) couvriront la journée en cours et les 28 jours précédents.

- c) Un agent habilité peut contrôler le respect du présent Accord par l'analyse des feuilles d'enregistrement, des données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur et, à défaut, par l'analyse de tout autre document probant permettant de justifier le non-respect d'une disposition telle que celles prévues à l'art. 13, par. 2 et 3.

8. Il est interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'appendice 1B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur et/ou les documents d'impression, en vue de falsifier les enregistrements, de les rendre inaccessibles ou de les détruire. Aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus ne doit se trouver à bord du véhicule.

### **Art. 13**

1. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil de contrôle, l'employeur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent.

Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route.



Les Parties contractantes peuvent prévoir la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule dans les cas où il n'est pas remédié à la panne ou au fonctionnement défectueux dans les conditions fixées ci-avant.

2. a) Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.
- b) Lorsqu'une carte de conducteur est détériorée, ne fonctionne pas, est perdue ou n'est pas en possession du conducteur, ce dernier doit:
  - i) au début de son trajet, imprimer les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et faire figurer sur cette sortie imprimée:
    - les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
    - les périodes visées au par. 3, second tiret, points b), c) et d) de l'art. 12;
  - ii) à la fin de son trajet, imprimer les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistrer toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, et porter sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.

3. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de la Partie contractante où le vol s'est produit.

La perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de la Partie contractante qui l'a délivrée et auprès de celles de la Partie contractante de la résidence normale dans le cas où ces autorités seraient différentes.

Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans sa carte de conducteur durant une période maximale de 15 jours de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

Lorsque les autorités de la Partie contractante dans laquelle le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont

appelées à procéder au renouvellement, au remplacement ou à l'échange de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs exacts de son renouvellement, de son remplacement ou de son échange.

#### **Art. 14**

1. En application de l'al. b) du par. 2 de l'art. 13 de l'Accord, les conducteurs qui, pendant la période transitoire de quatre ans visée au par. 1 du présent article, conduisent en circulation internationale un véhicule équipé d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur, doivent pouvoir présenter, à toute réquisition, les feuillets imprimés ou les relevés indiquant leurs horaires pendant la semaine en cours et, dans tous les cas, le feuillet et/ou le relevé correspondant à leur dernier jour de conduite pendant la semaine précédente.

2. Le par. 1 ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays où la carte de conducteur est obligatoire. Les conducteurs sont cependant tenus de présenter des feuillets imprimés à toute réquisition.

3. Les feuillets imprimés dont il est question au par. 1 ci-dessus doivent contenir tous les éléments d'information permettant d'identifier le conducteur (nom et numéro du permis de conduire), ainsi que sa signature.

## 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 ( $k = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $k = \dots \text{imp/km}$ );

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 chap. VI, par. 4 du présent appendice). Le coefficient caractéristique est exprimé soit en tours par kilomètre ( $w = \dots \text{tr/km}$ ), soit en impulsions par kilomètre ( $w = \dots \text{imp/km}$ );

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 chap. VI, par. 4 du présent appendice) et est exprimée sous la forme « $l = \dots \text{mm}$ ».

## 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 à 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, sect. 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 chap. 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 chap. 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 manœuvres de marche arrière ne doit absolument pas influencer 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<sup>2</sup> 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 manœuvre 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 par. 4a), 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 par. 4a) 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»;

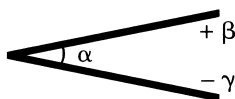


- l'étendue de mesure du tachymètre, sous la forme «Vmin ... km/h, Vmax ... km/h». Cette indication n'est pas nécessaire si elle figure sur la plaque signalétique de l'appareil.

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  $\alpha$  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,  $\beta$  et  $\gamma$  représentant respectivement les écarts limites admissibles vers le haut et vers le bas par rapport à l'angle  $\alpha$ .

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

1. Au banc d'essai avant installation:

- a) distance parcourue:  
 $\pm 1$  % en plus ou en moins de la distance réelle, celle-ci étant au moins égale à 1 km;
- b) vitesse:  
 $\pm 3$  km/h en plus ou en moins par rapport à la vitesse réelle;
- c) temps:  
 $\pm 2$  mn par jour avec maximum de 10 mn par 7 jours dans le cas où la durée de marche de l'horloge après remontage n'est pas inférieure à cette période.

2. A l'installation:

- a) distance parcourue:  
 $\pm 2$  % 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 par. 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 par. 2 et 3 s'entendent lorsqu'elles sont mesurées dans les conditions énumérées au chap. 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 « $w = \dots \text{tr/km}$ » « $w = \dots \text{imp/km}$ »;
- circonférence effective des pneus des roues sous la forme « $l = \dots \text{mm}$ »;
- 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 chap. III, sect. 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 al. 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 chap. III, sect. F, par. 1, par le scellement prévu au chap. 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 chap. III, sect. 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 chap. III, sect. 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  $50 \pm 5$  km/h; le contrôle, pourvu qu'il soit d'une exactitude comparable, peut également être effectué sur un banc d'essai approprié.

## **Dispositions relatives à la construction, l'essai, l'installation et le contrôle du matériel d'enregistrement numérique utilisé dans les transports routiers**

### **Art. 1**           Préambule

1. Etant donné que le présent appendice est une adaptation de l'annexe 1B du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, en date du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route<sup>47</sup>, le contenu de cette annexe n'est pas reproduit dans l'AETR en raison de son volume et de son caractère très technique. Pour obtenir le texte officiel complet ainsi que ses amendements ultérieurs, les Parties contractantes devront se reporter au Journal officiel de l'Union européenne.

Le contenu du présent appendice 1B se limite donc à une introduction donnant la référence des textes pertinents de l'Union européenne et de celle des Journaux officiels dans lesquels ils ont été publiés et signalant, aux moyens de références croisées, les points particuliers sur lesquels cette annexe doit être adaptée au contexte de l'AETR.

2. Afin de faciliter la consultation de cette annexe avec les adaptations apportées pour prendre en compte le contexte de l'AETR et donner ainsi une vision d'ensemble du texte [...], une version consolidée de l'Appendice 1B sera élaborée par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Elle n'aura toutefois aucune force de loi. Cette version, éditée dans les langues officielles de la CEE-ONU, sera mise à jour en tant que de besoin.

### **Art. 2**           Dispositions introductives de l'appendice 1B

1. Conformément au par. 1 de l'art. 1 ci-dessus, les Parties contractantes sont invitées à se reporter, pour consulter l'annexe 1B, aux Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (voir renvoi ci-dessous pour les dates de leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne) qui adapte pour les septième et huitième fois au progrès technique le Règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.
2. Aux fins de l'appendice 1B:
- 2.1 Les termes figurant dans la colonne de gauche ci-dessous doivent être remplacés par les termes correspondants figurant dans la colonne de droite:

<sup>46</sup> Introduit par les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209).

<sup>47</sup> Tel qu'amendé par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil, en date du 24 sept. 1998 (JO L 274 du 9 oct. 1998), ainsi que par les Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 (JO L 207 du 5 août 2002, corrigendum JO L 77 du 13 mars 2004) et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (JO L 71 du 10 mars 2004)

Termes utilisés dans l'annexe 1B		Termes à utiliser dans l'AETR
Etats membres		Parties contractantes
EM		PC
Annexe (1B)		Appendice (1B)
Appendice	<i>Remplacé par</i>	Sous-appendice
Règlement		Accord ou AETR
Communauté		CEE-ONU

2.2 Les références aux textes juridiques figurant dans la colonne de gauche ci-dessous doivent être remplacées par celles figurant dans la colonne de droite:

Textes juridiques de la Communauté européenne		Textes juridiques relevant de la Commission économique pour l'Europe
Règlement n° 3820/85/CEE du Conseil		AETR
Directive n° 92/23/CEE du Conseil		Règlement CEE n° 54
Directive n° 95/54/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive n° 72/245/CEE du Conseil	<i>Remplacé par</i>	Règlement CEE n° 10

2.3 La liste des textes ou des dispositions pour lesquels il n'existe pas d'équivalent CEE-ONU ou qui nécessitent un complément d'information est donnée ci-dessous. Ces textes ou informations ne sont cités que pour mémoire.

2.3.1 La limite fixée pour le réglage du dispositif de limitation de vitesse, telle que définie au I (Définitions) bb) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 92/6/CEE du 10 février 1992 (JO L 57 du 02/03/1992).

2.3.2 La mesure des distances, telle qu'elle est définie au I (Définitions) u) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 97/27/CE du Conseil, en date du 22 juillet 1997, telle qu'elle a été amendée en dernier lieu (JO L 233 du 25/08/1997).



- 2.3.3 L'identification des véhicules, telle qu'elle est définie au I (Définitions), nn) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 76/114/CEE du Conseil, en date du 18 décembre 1975 (JO L 24 du 30/01/1976).
- 2.3.4 Les prescriptions en matière de sécurité doivent être conformes aux dispositions énoncées dans la Recommandation n° 95/144/CE du Conseil, en date du 7 avril 1995, concernant des critères communs d'évaluation de la sécurité des technologies de l'information (JO L 93 du 26/04/1995).
- 2.3.5 La protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et la libre circulation de ces données sont conformes aux dispositions de la Directive n° 95/46/CE du Conseil, en date du 24 octobre 1995, telle qu'elle a été amendée en dernier lieu (JO L 281 du 23/11/1995).
- 2.4 Autres dispositions à modifier ou à supprimer:
- 2.4.1 Le texte de la disposition 172 est supprimé et remplacé par la mention «Réservé».
- 2.4.2 La disposition 174 est modifiée comme suit:  
«le signe distinctif de la Partie contractante ayant délivré la carte. Les signes distinctifs des Parties contractantes non membres de l'Union européenne sont ceux définis dans la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968<sup>48</sup> et dans la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949.»
- 2.4.3 Le renvoi au drapeau de l'Union européenne, suivi des lettres «EM» («Etat membre») dans la disposition 178 est remplacé par les lettres «PC» («Parties contractantes»), l'indication du drapeau des Parties contractantes non membres de l'Union européenne étant facultative.
- 2.4.4 La disposition 181 est modifiée comme suit:  
«En consultation avec le secrétariat de la CEE-ONU, les Parties contractantes peuvent ajouter des couleurs ou des marques, par exemple des marques de sécurité, sans préjudice des autres dispositions du présent appendice.»
- 2.4.5 La disposition 278 est modifiée comme suit:  
«Des essais d'interopérabilité sont effectués par un seul et même organe compétent.»
- 2.4.6 Les dispositions 291 à 295 sont supprimées et remplacées par la mention «Réservé».
- 2.4.7 Dans l'appendice 9/sous-appendice 9 de l'AETR (Homologation par type – Liste des essais minimums prescrits), 1, 1-1, la phrase d'introduction est modifiée comme suit:  
«L'homologation par type du matériel (ou d'un élément) d'enregistrement ou de la carte du tachygraphe est fondée sur:».

## Marque et fiches 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	Roumanie	– 19	Lituanie	– 36
France	– 2	Portugal	– 20	Turquie	– 37
Italie	– 3	Pologne	– 21	Turkménistan	– 38
Pays-Bas	– 4	Fédération de Russie	– 22	Azerbaïdjan	– 39
Suède	– 5	Grèce	– 23	Ex-République yougoslave de Macédoine	– 40
Belgique	– 6	Irlande	– 24	Andorre	– 41
Hongrie	– 7	Croatie	– 25	Ouzbékistan	– 44
République tchèque	– 8	Slovénie	– 26	Chypre	– 49
Espagne	– 9	Slovaquie	– 27	Malte	– 50
Serbie	– 10	Bélarus	– 28	Albanie	– 54
Royaume-Uni	– 11	Estonie	– 29	Arménie	– 55
Autriche	– 12	République de Moldova	– 30	Monténégro	– 56
Luxembourg	– 13	Bosnie-Herzégovine	– 31	San Marin	– 57
Suisse	– 14	Lettonie	– 32	Monaco	– 59
Norvège	– 16	Liechtenstein	– 33		
Finlande	– 17	Bulgarie	– 34		
Danemark	– 18	Kazakhstan	– 35		

#### 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 auxdits 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

<sup>49</sup> Mise à jour selon les mod. des 27 fév. 2004/16.6.2006 (RO 2007 2209) et du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

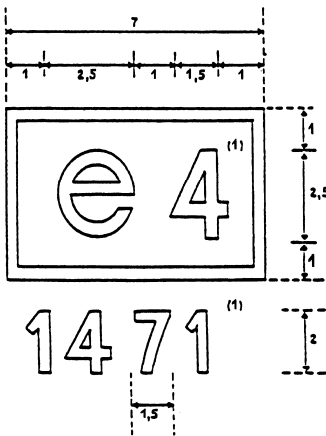
et

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 pour les produits conformes à l'appendice 1

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.

### III. Fiche d'homologation pour les produits conformes à l'appendice 1B

La Partie contractante ayant procédé à une homologation délivre au demandeur une fiche d'homologation, établie selon le modèle 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 pour les produits conformes à l'appendice 1B

Nom de l'administration compétente .....

Communication concernant (1):

- l'homologation
- le retrait d'homologation
  - d'un modèle d'appareil de contrôle
  - d'un composant d'appareil de contrôle (2)
  - d'une carte de conducteur
  - d'une carte d'atelier
  - d'une carte d'entreprise
  - d'une carte de contrôleur

Numéro d'homologation.....

1. Marque de fabrique ou de commerce .....
2. Dénomination du modèle.....
3. Nom du fabriquant.....
4. Adresse du fabriquant.....
5. Présenté à l'homologation le .....
6. Laboratoire(s) d'essai .....
7. Date et numéro des procès-verbaux.....
8. Date de l'homologation .....
9. Date du retrait de l'homologation.....
10. Modèle(s) de composant(s) d'appareil de contrôle sur lequel/lesquels le composant est destiné à être utilisé.....
11. Lieu .....
12. Date .....
13. Documents descriptifs joints en annexe .....

14. Remarques (y compris l'emplacement des scellements si applicable)

.....  
(Signature)

- (1) Cocher les cases pertinentes.
- (2) Préciser le composant concerné par la communication.

## Formulaires types

Conformément à l’art. 12<sup>bis</sup> du présent Accord, les transporteurs routiers peuvent utiliser les formulaires types ci-après afin de faciliter les contrôles sur route:

1. Le FORMULAIRE D’ATTESTATION D’ACTIVITÉS est un formulaire à utiliser lorsqu’un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel ou lorsqu’il a conduit un autre véhicule exclu du champ d’application de l’AETR au sens de l’art. 2 du présent Accord.

*Instructions concernant son utilisation.* (A rappeler autant que possible au verso du formulaire)

- a) Tous les champs de ce formulaire doivent être remplis, *avant le voyage*, par l’entreprise de transport et le conducteur concerné.
  - b) Le texte du formulaire ne peut pas être modifié.
  - c) Afin d’être valable, le formulaire doit être signé à la fois par le représentant habilité de l’entreprise de transport et par le conducteur lui-même. Pour les entreprises individuelles, le conducteur signera une fois au nom de l’entreprise et une fois en tant que conducteur. Seul le document original signé est valide.
  - d) Le formulaire peut être imprimé avec le logo de l’entreprise. Les rubriques 1 à 5 peuvent être pré-imprimées. Le cachet de l’entreprise ne peut remplacer la signature du soussigné, mais sa signature peut être accompagnée du cachet.
  - e) Les informations additionnelles nationales ou régionales devront figurer au verso du formulaire.
  - f) Si ce formulaire est établi dans une langue autre que l’anglais ou le français, son titre, dans la langue nationale, devra apparaître en dessous des titres anglais et français qui doivent être conservés. Les titres des rubriques à l’intérieur du formulaire devront être répétés en anglais lorsque le document original est fait dans une autre langue que l’anglais (voir le modèle joint).
2. *(réservé pour un éventuel autre formulaire)*

<sup>50</sup> Introduit par la modification du 20 sept. 2010, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 sept. 2010 (RO 2010 5727).

Appendice 3 de l'annexe à l'AETR

**Formulaire d'attestation d'activités\*/attestation of activities\***

(règlement [CE] n° 561/2006 ou l'AETR\*\*)/(Regulation [EC] 561/2006 or the AETR\*\*)

A remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage/

*To be filled in by typing in Latin characters, and signed before a journey.*

A joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôles qui doivent être conservés/

*To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept.*

Les fausses attestations constituent une infraction/

*False attestations constitute an infringement.*

Partie à remplir par l'entreprise (Part to be filled in by the undertaking)

1 Nom de l'entreprise/Name of the undertaking: \_\_\_\_\_

2 Rue, code postal, ville/Street address, postal code, city: \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_

Pays/Country: \_\_\_\_\_

3 Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)/Telephone number (including international prefix): \_\_\_\_\_

4 Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)/Fax number (including international prefix): \_\_\_\_\_

5 Adresse courrier électronique/E-mail address: \_\_\_\_\_

**Le soussigné (I, the undersigned):**

6 Nom et prénom/Name and first name: \_\_\_\_\_

7 Fonction dans l'entreprise/Position in the undertaking: \_\_\_\_\_

**déclare que le conducteur/declare that the driver:**

8 Nom et prénom/Name and first name: \_\_\_\_\_

9 Date de naissance (jour/mois/année)/Date of birth (day/month/year): \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

10 Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport/  
Driving licence or identity card or passport number: \_\_\_\_\_

11 qui a commencé travailler dans l'entreprise le (jour/mois/année)/  
who has started to work at the undertaking on (day/month/year): \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Au cours de la période/for the period:

12 du (heure/jour/mois/année)/from (hour/day/month/year): \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

13 au (heure/jour/mois/année)/to (hour/day/month/year): \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

14  était en congé de maladie\*\*\*/was on sick leave

15  était en congé annuel\*\*\*/was on annual leave

16  était en congé ou repos\*\*\*/was on leave or rest

17  conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR\*\*\*/  
drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR

18  effectuait autre travail que la conduite\*\*\*/performed other work than driving

19  était disponible\*\*\*/was available

20 Lieu/place: \_\_\_\_\_ Date/date: \_\_\_\_\_

Signature/signature: \_\_\_\_\_

21 Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée/I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

22 Lieu/place: \_\_\_\_\_ Date/date: \_\_\_\_\_

**Signature du conducteur (signature of the driver):**

\* Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante/This form is available in electronic and printable versions at the following address:  
<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\* Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route/  
European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

\*\*\* Ne cocher qu'une des cases/Choose only one box.

## Champ d'application le 8 avril 2011<sup>51</sup>

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Albanie	20 juillet	2006 A	16 janvier	2007
Allemagne*	9 juillet	1975	5 janvier	1976
Andorre	13 février	1997 A	12 août	1997
Arménie	9 juin	2006 A	6 décembre	2006
Autriche	11 juin	1975	5 janvier	1976
Azerbaïdjan	16 août	1996 A	12 février	1997
Bélarus	5 avril	1993 A	2 octobre	1993
Belgique*	30 décembre	1977	16 août	1978
Bosnie et Herzégovine	12 janvier	1994 S	6 mars	1992
Bulgarie	12 mai	1995 A	8 novembre	1995
Chypre	5 septembre	2003 A	3 mars	2004
Croatie	3 août	1992 S	8 octobre	1991
Danemark*	30 décembre	1977 A	16 août	1978
Espagne*	3 janvier	1973 A	5 janvier	1975
Estonie	3 mai	1993 A	30 octobre	1993
Finlande*	16 février	1999 A	15 août	1999
France*	9 janvier	1978	18 août	1978
Grèce	11 janvier	1974 A	5 janvier	1976
Hongrie	22 octobre	1999 A	19 avril	2000
Irlande*	28 août	1979 A	1 <sup>er</sup> mars	1980
Italie	28 décembre	1978	26 juin	1979
Kazakhstan	17 juillet	1995 A	13 janvier	1996
Lettonie	14 janvier	1994 A	13 juillet	1994
Liechtenstein	6 novembre	1996 A	5 mai	1997
Lituanie	3 juin	1998 A	30 novembre	1998
Luxembourg*	30 décembre	1977	16 août	1978
Macédoine	10 novembre	1999 S	17 novembre	1991
Malte*	24 septembre	2004 A	23 mars	2005
Moldova	26 mai	1993 A	22 novembre	1993
Monaco*	16 juin	2008 A	14 décembre	2008
Monténégro	23 octobre	2006 S	3 juin	2006
Norvège	28 octobre	1971	5 janvier	1976
Ouzbékistan	22 octobre	1998 A	19 avril	1999
Pays-Bas*	30 décembre	1977	16 août	1978
Pologne	14 juillet	1992	10 janvier	1993
Portugal	20 septembre	1973	5 janvier	1976
République tchèque*	2 juin	1993 S	1 <sup>er</sup> janvier	1993
Roumanie	8 décembre	1994 A	6 juin	1995

<sup>51</sup> RO 2003 1798, 2007 2059 et 2011 1611. Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/traites>).



Etats parties	Ratification Adhésion (A) Déclaration de succession (S)		Entrée en vigueur	
Royaume-Uni*	4 janvier	1978	18 août	1978
Russie*	31 juillet	1978 A	27 janvier	1979
Saint-Marin	25 avril	2007 A	21 octobre	2007
Serbie	12 mars	2001 S	27 avril	1992
Slovaquie*	28 mai	1993 S	1 <sup>er</sup> janvier	1993
Slovénie	6 août	1993 S	25 juin	1991
Suède	24 août	1973	5 janvier	1976
Suisse	7 avril	2000	4 octobre	2000
Turkménistan	18 septembre	1996 A	17 mars	1997
Turquie	16 janvier	2001 A	16 juillet	2001
Ukraine	3 février	2006	2 août	2006

\* Réserves et déclarations.

Les réserves et déclarations ne sont pas publiées au RO. Les textes en français et en anglais pourront être consultés à l'adresse du site Internet des Nations Unies:  
<http://treaties.un.org/> ou obtenus à la Direction du droit international public (DDIP),  
Section des traités internationaux, 3003 Berne.

