

DEEL 9

Voorschriften met betrekking tot de constructie en de goedkeuring van de voertuigen

HOOFDSTUK 9.1

TOEPASSINGSGEBIED, DEFINITIES EN VOORSCHRIFTEN VOOR DE GOEDKEURING VAN DE VOERTUIGEN

9.1.1 Toepassingsgebied en definities

9.1.1.1 Toepassingsgebied

De voorschriften van deel 9 zijn van toepassing op de voertuigen van de categorieën N en O, zoals gedefinieerd in bijlage 7 van de *Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3)* 1, die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

Deze voorschriften zijn van toepassing op de voertuigen, inzonderheid voor wat betreft hun constructie, hun typehomologatie, hun ADR-goedkeuring en hun jaarlijkse technische keuring.

9.1.1.2 Definities

Voor de doeleinden van deel 9 verstaat men onder :

- “voertuig” : ieder compleet, niet-compleet of gecompleteerd voertuig dat bestemd is voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg ;
- “EX/II-voertuig” of
“EX/III-voertuig” : een voertuig bestemd voor het vervoer van ontplofbare stoffen of voorwerpen (klasse 1) ;
- “FL-voertuig” : a) een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van vloeistoffen met een vlampunt van niet meer dan 60 °C (met uitzondering van dieselbrandstof die overeenstemt met de norm EN 590:2004, gasolie en (lichte) stookolie – UN-nummer 1202 – met een vlampunt zoals gespecificeerd in de norm EN 590:2004) in vaste of afneembare tanks met een capaciteit van meer dan 1 m³, of in tankcontainers of mobiele tanks met een individuele capaciteit van meer dan 3 m³ ; of
b) een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van brandbare gassen in vaste of afneembare tanks met een capaciteit van meer dan 1 m³, of in tankcontainers, mobiele tanks of MEGC's met een individuele capaciteit van meer dan 3 m³ ; of
c) een batterijvoertuig met een totale capaciteit van meer dan 1 m³ dat bestemd is voor het vervoer van brandbare gassen ;
- “OX-voertuig” : een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van waterstofperoxide, gestabiliseerd of waterstofperoxide, oplossingen in water, gestabiliseerd met meer dan 60 % waterstofperoxide (klasse 5.1, UN-nummer 2015) in vaste of afneembare tanks met een capaciteit van meer dan 1 m³, of in tankcontainers of mobiele tanks met een individuele capaciteit van meer dan 3 m³ ;
- “AT-voertuig” : a) een ander voertuig dan een EX/III-, FL- of OX-voertuig, dat bestemd is voor het vervoer van gevaarlijke goederen in vaste of afneembare tanks met een capaciteit van meer dan 1 m³, of in tankcontainers, mobiele tanks of MEGC's met een individuele capaciteit van meer dan 3 m³ ; of
b) een ander batterijvoertuig dan een FL-voertuig, met een totale capaciteit van meer dan 1 m³ ;
- “MEMU” : een voertuig dat beantwoordt aan de definitie van mobiele fabricage-eenheid van ontplofbare stoffen in 1.2.1 ;
- “compleet voertuig” : ieder volledig afgewerkt voertuig (bijvoorbeeld in één enkele fase gebouwde bestelwagens, vrachtwagens, trekkers, aanhangwagens),

1 Document TRANS/MP.29/78/Rev.1 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, zoals gewijzigd.

“niet-compleet voertuig” : ieder voertuig dat nog niet is afgewerkt en dat nog ten minste één verdere constructiefase benodigt (bijvoorbeeld chassis-cabines, chassis van aanhangwagens)

“gecompleteerd voertuig” : ieder voertuig dat het resultaat is van een constructieproces in meerdere stadia (bijvoorbeeld van een koetswerk voorziene chassis of chassis-cabines) ;

“typegehomologeerd voertuig” : ieder voertuig dat overeenkomstig ECE-Reglement 105 ² of overeenkomstig Richtlijn 98/91/EC ³ gehomologeerd werd ;

“ADR-goedkeuring” :de certificatie door de bevoegde overheid van een Verdragspartij bij het ADR dat een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van gevaarlijke goederen als EX/II- , EX/III-, FL-, OX- of AT-voertuig voldoet aan de pertinente technische voorschriften van onderhavig deel.

9.1.2 Goedkeuring van de EX/II- , EX/III-, FL-, OX- en AT-voertuigen en van de MEMU's

OPMERKING : *Er wordt geen enkel speciaal keuringsdocument vereist voor andere voertuigen dan de EX/II- , EX/III-, FL-, OX- of AT-voertuigen en de MEMU's, behoudens deze die voorgeschreven worden door de algemene veiligheidsreglementen die gewoonlijk van toepassing zijn op de voertuigen in het land van herkomst.*

9.1.2.1 Algemeenheden

De EX/II- , EX/III-, FL-, OX- en AT-voertuigen en de MEMU's moeten voldoen aan de pertinente voorschriften van onderhavig deel.

Elk compleet of gecompleteerd voertuig dient overeenkomstig de administratieve voorschriften van onderhavig hoofdstuk door de bevoegde overheid aan een eerste technische keuring onderworpen te worden, teneinde de gelijkvormigheid na te gaan met de pertinente technische voorschriften van de hoofdstukken 9.2 tot en met 9.8.

De bevoegde overheid kan vrijstelling verlenen van de eerste keuring van een volgens 9.1.2.2 typegehomologeerde trekker voor opleggers, waarvoor de constructeur, zijn behoorlijk gemachtigde vertegenwoordiger of een door de bevoegde overheid erkende instelling een verklaring van conformiteit met de voorschriften van hoofdstuk 9.2 heeft afgeleverd.

De gelijkvormigheid van het voertuig moet geattesteerd worden door de afgifte van een keuringsdocument dat beantwoordt aan 9.1.3.

Wanneer de voertuigen moeten uitgerust zijn met een remvertragingssysteem, moet de constructeur van het voertuig of zijn behoorlijk gemachtigde vertegenwoordiger een verklaring van gelijkvormigheid met de pertinente bepalingen van bijlage 5 van ECE-Reglement 13 ⁴ afleveren. Deze verklaring dient voorgelegd te worden bij de eerste technische keuring.

9.1.2.2 Voorschriften voor de typegehomologeerde voertuigen

Op aanvraag van de constructeur van het voertuig of van zijn behoorlijk gemachtigde vertegenwoordiger kunnen de voertuigen die volgens 9.1.2.1 ADR-goedgekeurd moeten worden, het voorwerp uitmaken van een typehomologatie door een bevoegde overheid. Er dient aangenomen te worden dat aan de pertinente technische voorschriften van hoofdstuk 9.2 is voldaan indien door een bevoegde overheid een typehomologatiecertificaat werd afgeleverd overeenkomstig ECE Reglement nr. 105 ² of Richtlijn 98/91/EG ³, op voorwaarde dat de technische voorschriften van voornoemd Reglement of van voornoemde Richtlijn overeenstemmen met deze van hoofdstuk 9.2 van onderhavig deel en geen enkele wijziging

2 Reglement nr. 105 (“Uniform provisions concerning the approval of vehicles intended for the carriage of dangerous goods with regard to their specific constructional features”).

3 Richtlijn 98/91/EG van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 1998 betreffende motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L011 van 16.01.1999, p. 0025-0036).

4 Reglement nr. 13 (“Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories M, N and O with regard to braking”).

aan het voertuig er de geldigheid van in het gedrang brengt. In het geval van MEMU's mag het typehomologatiemerken, dat overeenkomstig ECE Reglement nr. 105 wordt aangebracht, het voertuig ofwel als MEMU, ofwel als EX/III identificeren. De MEMU's moeten slechts als dusdanig geïdentificeerd worden in het overeenkomstig 9.1.3 afgeleverd keuringsdocument.

Wanneer het voertuig individueel aan de keuring voor de ADR-goedkeuring onderworpen wordt, moet door de andere Verdragspartijen aanvaard worden dat deze door een Verdragspartij afgeleverde typehomologatie de gelijkvormigheid van het voertuig garandeert.

Tijdens de keuring voor de ADR-goedkeuring van een gecompleteerd voertuig dient de gelijkvormigheid met de pertinente voorschriften van hoofdstuk 9.2 enkel nagegaan te worden voor de delen die toegevoegd of gewijzigd werden tijdens de completering van het typegehomologeerd niet-compleet voertuig.

9.1.2.3 Jaarlijkse technische keuring⁴

De EXII-, EXIII-, FL-, OX- en AT-voertuigen en de MEMU's moeten in hun land van inschrijving aan een jaarlijkse technische keuring worden onderworpen ; dit om na te gaan of zij voldoen aan de er op van toepassing zijnde voorschriften van onderhavig deel en aan de algemene veiligheidsvoorschriften (remmen, verlichting, enz.) opgelegd door de reglementering van hun land van herkomst.

De overeenstemming van de voertuigen moet ofwel door de verlenging van de geldigheidsduur van het keuringsdocument geattesteerd worden, ofwel door de aflevering van een nieuw keuringsdocument dat beantwoordt aan 9.1.3.

9.1.3 Keuringsdocument

9.1.3.1 De gelijkvormigheid van de EXII-, EXIII-, FL-, OX- en AT-voertuigen en de MEMU's met de voorschriften van onderhavig deel moet geattesteerd worden door een keuringsdocument (ADR-keuringsdocument) dat door de bevoegde overheid van het land van inschrijving wordt afgeleverd voor ieder voertuig dat met goed gevolg de keuring doorstaan heeft of waarvoor overeenkomstig 9.1.2.1 een verklaring van conformiteit met de voorschriften van hoofdstuk 9.2 werd afgeleverd.

9.1.3.2 Een keuringsdocument dat door de bevoegde overheid van een Verdragspartij voor een op het grondgebied van die Verdragspartij ingeschreven voertuig is afgegeven, moet voor de duur van zijn geldigheid door de bevoegde overheid van de andere Verdragspartijen aanvaard worden.

9.1.3.3 Het keuringsdocument moet dezelfde lay-out hebben als het model in 9.1.3.5. Zijn afmetingen zijn van het formaat A4 (210 mm x 297 mm). Voor- en keerzijde mogen gebruikt worden. De kleur moet wit zijn, met een roze diagonaal.

Het moet opgesteld worden in de taal, of in één van de talen, van het land van afgifte. Indien deze taal geen Frans, Duits of Engels is, moet de hoofding van het keuringsdocument en iedere bemerking die in punt 11 voorkomt bovendien opgesteld worden in het Frans, Duits of Engels.

Op het keuringsdocument voor een tankvoertuig met vacuümtank voor afvalstoffen moet de volgende vermelding voorkomen : "tankvoertuig met vacuümtank voor afvalstoffen".

9.1.3.4 De geldigheid van een keuringsdocument eindigt uiterlijk één jaar na de datum van de technische keuring die aan de afgifte van het document voorafging. De volgende geldigheidsduur is echter afgestemd op de vorige nominale vervaldatum indien de technische keuring uitgevoerd wordt in de maand die voorafgaat aan of volgt op deze datum.

Dit voorschrift mag evenwel niet tot gevolg hebben dat tanks, die periodieke keuringen moeten ondergaan, met kortere tussenpozen dan die welke voorgeschreven zijn in de hoofdstukken 6.8 en 6.9 dienen te worden onderworpen aan dichtheidsbeproevingen, hydraulische proefpersingen of inwendige keuringen.

9.1.3.5 Model van keuringsdocument voor de voertuigen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren

⁴ Reglement nr. 13 ("Uniform provisions concerning the approval of vehicles of categories M, N and O with regard to braking").

**KEURINGSDOCUMENT VOOR DE VOERTUIGEN DIE BEPAALDE GEVAARLIJKE
GOEDEREN VERVOEREN**

Onderhavig document verklaart dat het hieronder omschreven voertuig voldoet aan de voorwaarden, opgelegd door het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR)

1. Document nr :	2. Constructeur van het voertuig :	3. Identificatienummer van het voertuig :	4. Plaatnummer (in voorkomend geval) :		
5. Naam en vestigingsplaats van de vervoerder, gebruiker of eigenaar :					
6. Beschrijving van het voertuig ¹ :					
7. Omschrijving van het voertuig volgens 9.1.1.2 van het ADR ² :					
EX/II	EX/III	FL	OX	AT	MEMU
8. Remvertrager ³ :					
<input type="checkbox"/> Niet van toepassing <input type="checkbox"/> De doeltreffendheid volgens 9.2.3.1.2 van het ADR is voldoende voor een totale massa van de transporteenheid van t ⁴					
9. Beschrijving van de vaste tank(s) / van het batterijvoertuig (in voorkomend geval) :					
9.1 Constructeur van de tank :					
9.2 Goedkeuringsnummer van de tank/van het batterijvoertuig :					
9.3 Serienummer van de fabricage van de tank / Identificatie van de elementen van het batterijvoertuig :					
9.4 Bouwjaar :					
9.5 Tankcode volgens 4.3.3.1 of 4.3.4.1 van het ADR :					
9.6 Bijzondere TC- en TE-bepalingen volgens 6.8.4 van het ADR (indien van toepassing) ⁶ :					
10. Tot het vervoer toegelaten gevaarlijke goederen :					
Het voertuig vervult de voorwaarden die vereist zijn voor het vervoer van de gevaarlijke goederen die toegewezen zijn aan de in nr. 7 vermelde omschrijving(en) van de voertuigen.					
10.1. Voor de EX/II of EX/III-voertuigen ³					
<input type="checkbox"/> goederen van de klasse 1, compatibiliteitsgroep J inbegrepen <input type="checkbox"/> goederen van de klasse 1, compatibiliteitsgroep J uitgezonderd					
10.2. Voor een tankvoertuig/batterijvoertuig ³					
<input type="checkbox"/> enkel de stoffen die toegelaten zijn volgens de tankcode en elke bijzondere bepaling, vermeld in nr. 9, mogen vervoerd worden ⁵ of <input type="checkbox"/> enkel de volgende stoffen (klasse, UN-nummer en, indien nodig, verpakkingsgroep en officiële vervoersnaam) mogen vervoerd worden :					
Enkel de stoffen die niet gevaarlijk kunnen reageren met de materialen van het reservoir, van de pakkingen, van de uitrustingen en van de beschermende bekledingen (indien van toepassing) mogen vervoerd worden.					
11. Opmerkingen					
12. Geldig tot :					
			Stempel van dienst die het document heeft afgeleverd		
			Plaats, datum, handtekening		

1 Volgens de definities van de motorvoertuigen en de aanhangwagens van de categorieën N en O zoals omschreven in bijlage 7 van de Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) of in Richtlijn 97/27/EG.

2 Schrappen wat niet past.

3 De van toepassing zijnde vermelding aankruisen.

4 De gepaste waarde vermelden. Een waarde van 44 ton zal de in het (de) inschrijvingsdocument(en) vermelde "maximaal toegelaten massa van de inschrijving / in bedrijf" niet beperken.

6 Niet vereist wanneer de toegelaten stoffen opgesomd zijn in nr. 10.2.

5 Stoffen toegewezen aan de in nr. 9 vermelde tankcode of aan een andere tankcode die volgens de hiërarchie van 4.3.3.1.2 of 4.3.4.1.2 toegelaten is, waarbij in voorkomend geval rekening gehouden wordt met de bijzondere bepaling(en).

13. Uitbreidingen van de geldigheid

Geldigheid uitgebreid tot	Stempel van de dienst die het document afgeleverd heeft, plaats, datum, handtekening :
---------------------------	--

OPMERKING : Dit document moet aan de dienst die het heeft afgeleverd worden terugbezorgd wanneer het voertuig uit het verkeer genomen wordt, wanneer de in nr. 5 vermelde vervoerder, gebruiker of eigenaar verandert, wanneer de geldigheidsduur verstrijkt en wanneer een belangrijke wijziging optreedt in de essentiële kenmerken van het voertuig.

HOOFDSTUK 9.2

VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE CONSTRUCTIE VAN DE VOERTUIGEN

9.2.1 **Overeenstemming met de voorschriften van onderhavig hoofdstuk**

9.2.1.1 De EX/II-, EX/III-, FL-, OX- en AT-voertuigen moeten voldoen aan de voorschriften van onderhavig hoofdstuk, overeenkomstig de hierna volgende tabel.

Voor de andere voertuigen dan de EX/II-, EX/III-, FL-, OX- en AT-voertuigen :

- zijn de voorschriften van 9.2.3.1.1 (Reminrichting conform ECE-Reglement nr. 13 of Richtlijn 71/320/EEG) van toepassing op alle voertuigen die voor het eerst ingeschreven werden (of in dienst gesteld indien de inschrijving niet verplicht is) na 30 juni 1997 ;
- zijn de voorschriften van 9.2.5 (Snelheidsbegrenzer conform ECE-Reglement nr. 89 of Richtlijn 92/24/EEG) van toepassing op alle motorvoertuigen met een maximale massa van meer dan 12 ton die na 31 december 1987 voor het eerst ingeschreven werden, en op alle motorvoertuigen met een maximale massa van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 12 ton die na 31 december 2007 voor het eerst ingeschreven werden.

TECHNISCHE BEPALINGEN	VOERTUIGEN					OPMERKINGEN
	EX/II	EX/III	AT	FL	OX	
9.2.2 ELEKTRISCHE UITRUSTING						
9.2.2.2 Leidingen		X	X	X	X	
9.2.2.3 Batterijschakelaar						
9.2.2.3.1		X ^a		X ^a		^a De laatste zin van 9.2.2.3.1 is van toepassing op de voertuigen die voor het eerst ingeschreven worden (of in dienst gesteld indien de inschrijving niet verplicht is) vanaf 1 juli 2005.
9.2.2.3.2		X		X		
9.2.2.3.3				X		
9.2.2.3.4		X		X		
9.2.2.4 Batterijen	X	X		X		
9.2.2.5 Stroomkringen die permanent onder spanning blijven						
9.2.2.5.1				X		
9.2.2.5.2		X				
9.2.2.6 Elektrische installatie achter de cabine		X		X		

TECHNISCHE BEPALINGEN		VOERTUIGEN						OPMERKINGEN
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX		
9.2.3	REMINRICH- TINGEN							
9.2.3.1	Algemene bepalingen	X	X	X	X	X	X	
	Antiblokkeersys- teem		X ^b	X ^b	X ^b	X ^b	X ^b	<p>^b Van toepassing op de motorvoertuigen (trekkers en dragende voertuigen) met een maximale massa van meer dan 16 ton en op de motorvoertuigen die aanhangwagens (d.w.z. volledige aanhangwagens, opleggers en aanhangwagens met centrale as) met een maximale massa van meer dan 10 ton mogen trekken. De motorvoertuigen moeten uitgerust zijn met een antiblokkeersysteem van categorie 1.</p> <p>Van toepassing op de aanhangwagens (d.w.z. volledige aanhangwagens, opleggers en aanhangwagens met centrale as) met een maximale massa van meer dan 10 ton. De aanhangwagens moeten uitgerust zijn met een antiblokkeersysteem van categorie A.</p>
	Remvertrager		X ^c	X ^c	X ^c	X ^c	X ^c	<p>^c Van toepassing op de motorvoertuigen die een maximale massa hebben van meer dan 16 ton of die aanhangwagens mogen trekken met een maximale massa van meer dan 10 ton. De remvertrager moet van het type IIA zijn.</p>

TECHNISCHE BEPALINGEN	VOERTUIGEN					OPMERKINGEN
	EX/II	EX/III	AT	FL	OX	
9.2.4	VOORKOMING VAN BRANDRISICO'S					
9.2.4.2					X	
9.2.4.3	X	X		X	X	
9.2.4.4	X	X		X	X	
9.2.4.5	X	X		X		
9.2.4.6		X	X	X	X	
9.2.4.7						
9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5	X ^d	X ^d	X ^d	X ^d	X ^d	^d Van toepassing op de motorvoertuigen die na 30 juni 1999 uitgerust werden. De voertuigen die vóór 1 juli 1999 uitgerust werden, moeten vóór 1 januari 2010 in orde gesteld worden. Wanneer de datum waarop het voertuig uitgerust werd niet beschikbaar is, moet de datum van de eerste inschrijving van het voertuig gebruikt worden.
9.2.4.7.3, 9.2.4.7.4				X ^d		^d Van toepassing op de motorvoertuigen die na 30 juni 1999 uitgerust werden. De voertuigen die vóór 1 juli 1999 uitgerust werden, moeten vóór 1 januari 2010 in orde gesteld worden. Wanneer de datum waarop het voertuig uitgerust werd niet beschikbaar is, moet de datum van de eerste inschrijving van het voertuig gebruikt worden.
9.2.4.7.6	X	X				
9.2.5	X ^e	X ^e	X ^e	X ^e	X ^e	^e Van toepassing op de motorvoertuigen met een maximale massa van meer dan 12 ton die voor et eerst ingeschreven zijn na 31 december 1987 en op alle motorvoertuigen met een maximale massa van meer dan 3,5 ton maar niet meer dan 12 ton die na 31 december 2007 voor het eerst ingeschreven werden.
9.2.6	X	X				

9.2.1.2 De MEMU moeten voldoen aan de voorschriften van onderhavig hoofdstuk die van toepassing zijn op de EX/III-voertuigen.

9.2.2 Elektrische uitrusting

9.2.2.1 Algemene bepalingen

De elektrische installatie in haar geheel moet, overeenkomstig de tabel van 9.2.1, voldoen aan de bepalingen van 9.2.2.2 tot en met 9.2.2.6.

9.2.2.2 Leidingen

9.2.2.2.1 De elektrische leidingen moeten overgedimensioneerd zijn, teneinde verhitting te voorkomen. Ze moeten behoorlijk geïsoleerd zijn. Alle stroomkringen, met uitzondering van de hierna genoemde, moeten door middel van zekeringen of automatische schakelaars beschermd worden :

- van de batterij naar het systeem voor het koud starten en stoppen van de motor ;
- van de batterij naar de alternator ;
- van de alternator naar de doos met zekeringen of schakelaars ;
- van de batterij naar de startmotor ;
- van de batterij naar de behuizing voor de aandrijfregeling van het remvertragingssysteem (zie 9.2.3.1.2), indien dit laatste elektrisch of elektromagnetisch functioneert ;
- van de batterij naar het elektrisch hefmechanisme van de bogies.

Bovenstaande niet-beschermde stroomkringen moeten zo kort mogelijk zijn.

9.2.2.2.2 De elektrische leidingen moeten stevig bevestigd zijn en zodanig aangebracht worden dat de bedrading degelijk beschermd is tegen mechanische en thermische invloeden.

9.2.2.3 Batterij-schakelaar

9.2.2.3.1 Een schakelaar die dient om de stroomkringen te onderbreken moet zo dicht als in de praktijk mogelijk is, bij de batterij geplaatst worden.

9.2.2.3.2 Een bedieningsinrichting voor het openen en het sluiten van de schakelaar moet in de stuurcabine geplaatst worden. Deze moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor de bestuurder en duidelijk aangegeven worden. Ze moet voorzien zijn van een beschermingsdeksel, van een commandosysteem via een complexe beweging of van een andere inrichting die het ongewild in werking treden verhindert.

Er mogen bijkomende bedieningsinrichtingen geplaatst worden op voorwaarde dat ze duidelijk geïdentificeerd worden door middel van een merkteken en beschermd zijn tegen ongewilde handelingen.

9.2.2.3.3 De schakelaar moet geplaatst worden in een behuizing die een beschermingsgraad IP65 bezit, overeenkomstig de IEC-norm 529.

9.2.2.3.4 De elektrische verbindingen van de batterij-schakelaar moeten een beschermingsgraad IP54 bezitten. Deze eis vervalt echter indien de verbindingen zich in een behuizing bevinden. Dit mag de batterijkoffer zijn, en het volstaat dan om deze verbindingen tegen kortsluitingen te beschermen, bijvoorbeeld met behulp van een kap uit rubber.

9.2.2.4 Batterijen

De polen van de batterijen moeten elektrisch geïsoleerd zijn of door het isolerend deksel van de batterijkoffer afgedekt worden. Indien de batterijen zich niet onder de motorkap bevinden, moeten ze in een geventileerde batterijkoffer vastgezet zijn.

9.2.2.5 Permanent onder spanning staande stroomkringen

9.2.2.5.1 a) De delen van de elektrische installatie - met inbegrip van de bedrading - die na het openen van de batterijschakelaar onder spanning moeten blijven, moeten geschikt zijn voor gebruik in een gevaarlijke zone. Deze uitrusting moet voldoen aan de algemene bepalingen van delen 0 en 14¹ van de IEC-norm 60079, en aan de van toepassing zijnde aanvullende bepalingen van delen 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 of 18² van de IEC-norm 60079.

b) Voor de toepassing van deel 14 1/ van de IEC-norm 60079 dient de volgende classificatie toegepast te worden :

de elektrische uitrusting - met inbegrip van de bedrading - die permanent onder spanning staat en die niet onderworpen is aan de voorschriften van 9.2.2.3 en 9.2.2.4, moet voldoen aan de voorschriften die van toepassing zijn op zone 1 voor de elektrische uitrusting in het algemeen of aan de voorschriften die van toepassing zijn op zone 2 voor de elektrische uitrusting die zich in de bestuurderscabine bevindt ; zij moet voldoen aan de voorschriften die van toepassing zijn op ontploffingsgroep IIC, temperatuurklasse T6.

Indien de elektrische uitrusting die permanent onder spanning staat zich echter in een omgeving bevindt waar het niet-elektrisch materieel uit dezelfde omgeving de temperatuur tot boven de limieten van temperatuurklasse T6 doet oplopen, moet de temperatuurklasse van de elektrische uitrusting die permanent onder spanning staat ten minste deze van klasse T4 zijn.

9.2.2.5.2 De verbindingen die de batterijschakelaar overbruggen voor de elektrische uitrusting die onder spanning moet blijven wanneer de batterijschakelaar geopend is, moeten met behulp van een geschikt middel zoals een zekering, een stroomonderbreker of een veiligheidsinrichting (stroombeperker) tegen oververhitting beschermd zijn.

9.2.2.6 **Bepalingen die van toepassing zijn op het gedeelte van de elektrische installatie dat zich achter de stuurcabine bevindt**

Het geheel van deze installatie moet zodanig ontworpen, uitgevoerd en beschermd worden, dat onder de normale gebruiksomstandigheden van de voertuigen geen brand of kortsluiting kan optreden en dat het gevaar hiervoor bij schokken of vervormingen tot een minimum wordt herleid. Hierbij dient in het bijzonder op het volgende te worden gelet :

9.2.2.6.1 *Leidingen*

De leidingen die zich achter de stuurcabine bevinden moeten beschermd zijn tegen de schokken, afschuring en wrijving tijdens het normaal gebruik van het voertuig. Voorbeelden van een geschikte bescherming worden gegeven in de afbeeldingen 1, 2, 3 en 4 hieronder. De sensorleidingen van antiblokkeer-remsystemen moeten evenwel niet supplementair beschermd worden.

9.2.2.6.2 *Verlichting*

Het gebruik van lampen met schroeffitting is niet toegestaan.

9.2.2.6.3 *Elektrische connectoren*

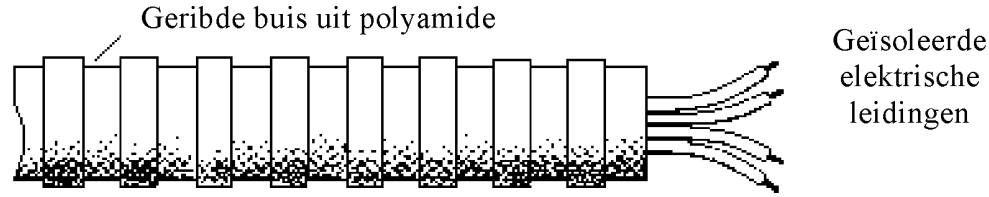
De elektrische connectoren tussen motorvoertuigen en aanhangwagens moeten beantwoorden aan beschermingsgraad IP54 volgens de IEC-norm 529 en zodanig ontworpen zijn dat een ongewilde verbreking verhinderd wordt. De connectoren moeten al naargelang van het geval beantwoorden aan de normen ISO 12098:2004 en ISO 7638:2003.

¹ De bepalingen van deel 14 van de IEC-norm 60079 hebben geen voorrang op de bepalingen van onderhoudig deel.

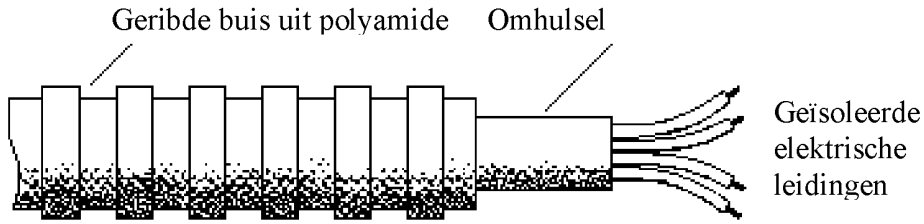
² Wanneer dit niet het geval is, mogen de algemene bepalingen van de EN-norm 50014 en de aanvullende bepalingen van de EN-normen 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020, 50021 of 50028 toegepast worden.

AFBEELDINGEN

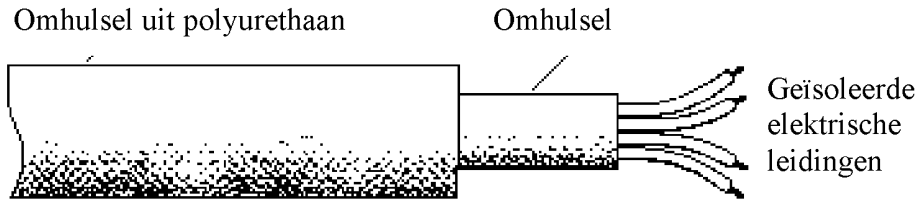
Afbeelding 1



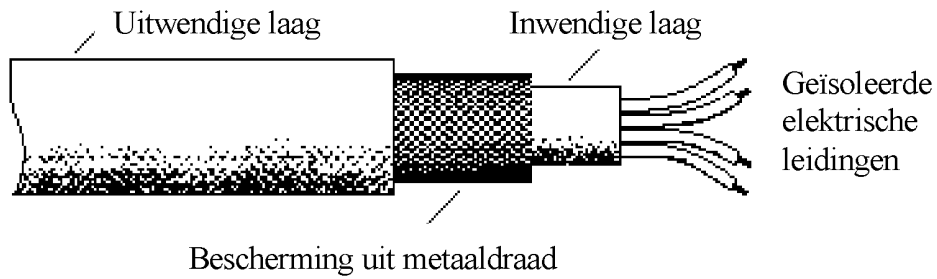
Afbeelding 2



Afbeelding 3



Afbeelding 4



9.2.3 Reminrichting

9.2.3.1 Algemene bepalingen

9.2.3.1.1 De motorvoertuigen en de aanhangwagens die bestemd zijn om deel uit te maken van een transporteenheid met gevaarlijke goederen moeten ook voldoen aan alle technische voorschriften terzake van ECE-Reglement nr. 13³ of van Richtlijn 71/320/EEG⁴, zoals gewijzigd, overeenkomstig de toepassingsdata die erin vermeld zijn.

9.2.3.1.2 De EX/III-, FL-, OX- en AT-voertuigen moeten voldoen aan de bepalingen van bijlage 5 van het ECE-Reglement nr. 13⁵.

9.2.3.2 (Afgeschaft)

9.2.4 Voorkoming van brandrisico's

9.2.4.1 Algemene bepalingen

De hierna volgende technische bepalingen zijn overeenkomstig de tabel van 9.2.1 van toepassing.

9.2.4.2 Cabine

9.2.4.2.1 Voor de constructie van de cabine mogen enkel moeilijk brandbare materialen gebruikt worden. Er wordt aangenomen dat aan deze bepaling wordt voldaan wanneer, overeenkomstig de in de ISO-norm 3795 : 1989 gedefinieerde procedure, de verbrandingssnelheid van stalen van de volgende onderdelen van de cabine niet hoger is dan 100 mm/min : kussens en rugleuningen van zetels, veiligheidsgordels, dakbekledingen, openschuivende daken, armsteunen, bekledingspanelen van de deuren en van de voorkant, achterkant en zijkanten, schotten, hoofdsteunen, vloerkleden, zonnekleppen, gordijnen, zonneschermen, omhulsels van reservewielen, kappen van motorcompartimenten, bedovertrekken en alle andere materialen die in de cabine gebruikt worden, met inbegrip van opvulmaterialen en elementen die zich bij een ongeval ontvouwen teneinde energie te absorberen bij contact met de inzittende.

9.2.4.2.2 Tenzij de cabine uit moeilijk brandbare materialen is vervaardigd moet zich achter de cabine een schild uit metaal of uit een ander geschikt materiaal bevinden dat even breed moet zijn als de tank. Alle vensters aan de achterzijde van de cabine of van het schild moeten hermetisch gesloten zijn ; ze moeten uit vuurbestendig veiligheidsglas bestaan en in vuurvaste ramen zitten. Tussen de tank en de cabine of het schild moet een vrije ruimte van ten minste 15 cm gelaten worden.

9.2.4.3 Brandstofreservoirs

De reservoirs met brandstof, bestemd voor de voeding van de motor van het voertuig, moeten beantwoorden aan de volgende voorschriften :

- a) bij een lek moet de brandstof op de grond vloeien, zonder in contact te komen met de lading of met de warme gedeelten van het voertuig ;
- b) de reservoirs die benzine bevatten, dienen voorzien te zijn van een doelmatige inrichting tegen vlamslag die past op de vulopening, of van een inrichting die de vulopening hermetisch gesloten kan houden.

9.2.4.4 Motor

³ Reglement nr. 13 (Eenvormige voorschriften betreffende de homologatie van voertuigen van categorie M, N en O voor wat het remsysteem betreft).

⁴ Richtlijn 71/320/EEG (oorspronkelijk gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L202 van 6.9.1971).

⁵ Reglement nr. 13 (Eenvormige voorschriften betreffende de homologatie van voertuigen van categorie M, N en O voor wat het remsysteem betreft) of overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 71/320/EEG (oorspronkelijk gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L202 van 6.9.1971), zoals gewijzigd.

De motoren die de voertuigen aandrijven moeten zodanig uitgerust en geplaatst zijn dat elk gevaar voor de lading ten gevolge van verhitting of ontbranding vermeden wordt. Bij de voertuigen EX/II en EX/III moet de motor een motor met compressieontsteking zijn.

9.2.4.5 Uitlaatinrichting

De uitlaatinrichting en de uitlaatleidingen moeten zodanig gericht of beschermd zijn dat alle gevaar voor de lading ingevolge verhitting of ontbranding vermeden wordt. De gedeelten van de uitlaat die direct onder het brandstofreservoir (diesel) gelegen zijn, moeten zich op ten minste 100 mm afstand bevinden of door een hiteschild beschermd zijn.

9.2.4.6 Remvertrager van het voertuig

De voertuigen die uitgerust zijn met een remvertrager die een hoge temperatuur kan bereiken en die zich achter de achterwand van de bestuurderscabine bevindt, moeten tussen deze inrichting en de tank of de lading voorzien zijn van een deugdelijk bevestigde warmteïsolatie, die zodanig geplaatst is dat elke opwarming, zelfs plaatselijk, van de tankwand of van de lading wordt vermeden.

Bovendien moet deze isolatieinrichting het apparaat beschermen tegen lekkage of uitstroming van het vervoerd product, zelfs in geval van een ongeval. Een bescherming die bijvoorbeeld een dubbelwandige kop omvat, wordt als voldoende beschouwd.

9.2.4.7 Verbrandingsverwarmers

9.2.4.7.1 De verbrandingsverwarmers moeten voldoen aan alle pertinente technische voorschriften van ECE-Reglement nr 122 ⁵, zoals gewijzigd, of van Richtlijn 2001/56/EG ⁶, zoals gewijzigd, overeenkomstig de toepassingsdata die erin vermeld zijn, evenals aan de voorschriften van 9.2.4.7.2 tot en met 9.2.4.7.6 die volgens de tabel van 9.2.1 van toepassing zijn.

9.2.5 Snelheidsbegrenzer

De motorvoertuigen (dragende voertuigen en trekkers voor opleggers) met een maximale massa van meer dan 3,5 ton moeten uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer die beantwoordt aan de technische bepalingen van ECE-Reglement nr. 89 ⁷, zoals gewijzigd. Het apparaat zal zodanig ingesteld worden dat de snelheid niet groter kan zijn dan 90 km/h ; daarbij wordt rekening gehouden met de technische tolerantie van het apparaat.

9.2.6 Koppelingsinrichtingen van aanhangwagens

De koppelingsinrichtingen van aanhangwagens moeten beantwoorden aan de technische vereisten van ECE-Reglement nr. 55 ⁸ of aan Richtlijn 94/20/EG ⁹, zoals gewijzigd, overeenkomstig de toepassingsdata die er in gespecificeerd zijn.

5 ECE-Reglement nr. 122 (Regulation with regard the type approval of a heating system and of a vehicle with regard to its heating system).

6 Richtlijn 2001/56/EG van het Europees parlement en de Raad van 27 september 2001 inzake de verwarming van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (oorspronkelijk gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L292 van 9.11.2001)

7 ECE-Reglement nr. 89 : Uniform provisions concerning the approval of :

I. Vehicles with regard to limitation of their maximum speed ;

II. Vehicles with regard to the installation of a speed limitation device (SLD) of an approved type ;

III. Speed limitation devices (SLD).

Het is ook toegelaten om de overeenkomstige bepalingen van de Richtlijn 92/24/EEG van de Raad, van 31 maart 1992 (oorspronkelijk bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L129 van 14/05/1992), zoals gewijzigd, toe te passen, op voorwaarde dat deze aangepast werden in functie van de meest recente versie van Reglement 89, die van toepassing is op de datum van de homologatie van het voertuig.

8 ECE-Reglement nr. 55 (Uniform provisions concerning the approval of mechanical coupling components of combinations of vehicles).

9 Richtlijn 94/20/EG van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 1994 (oorspronkelijk bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L195 van 29 juli 1994).

HOOFDSTUK 9.3

BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE COMPLETE OF GECOMPLETEERDE EX/II- OF EX/III-VOERTUIGEN BESTEMD VOOR HET VERVOER VAN ONTPLOFBARE STOFFEN EN VOORWERPEN (KLASSE 1) IN COLLI

9.3.1 Materialen die voor de bouw van de laadbak van de voertuigen moeten gebruikt worden

Bij de bouw van de laadbak mogen geen materialen worden gebruikt die gevaarlijke verbindingen kunnen vormen met de vervoerde explosieven.

9.3.2 Verbrandingsverwarmers

9.3.2.1 Verbrandingsverwarmers mogen in de de EX/II- en EX/III-voertuigen enkel geïnstalleerd worden om de bestuurderscabine of de motor te verwarmen.

9.3.2.2 De verbrandingsverwarmers moeten voldoen aan de voorschriften van 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5 en 9.2.4.7.6.

9.3.2.3 De schakelaar van de verbrandingsverwarmer mag buiten de bestuurderscabine geplaatst worden.

Er moet niet aangetoond worden dat de warmtewisselaar van de toestellen voor luchtverwarming weerstaat aan een verminderde residuele werking.

9.3.2.4 In het laadcompartiment mogen geen verbrandingsverwarmer of brandstofreservoir, geen energiebronnen, inlaten voor verbrandings- of verwarmingslucht of uitgangen van uitlaatleidingen geplaatst worden, die nodig zijn voor de werking van een verbrandingsverwarmer.

9.3.3 EX/II-voertuigen

De voertuigen moeten zodanig ontworpen, gebouwd en uitgerust zijn dat de ontplofbare stoffen en voorwerpen beschermd zijn tegen gevaren van buitenaf en tegen de weersomstandigheden. Ze moeten gesloten zijn of uitgerust zijn met een dekzeil. Het dekzeil moet scheurbestendig zijn en uit waterdicht en moeilijk brandbaar materiaal ¹ vervaardigd zijn. Het moet goed aangespannen zijn, zodat de laadruimte van het voertuig aan alle kanten afgesloten is.

Alle openingen in het laadcompartiment van gesloten voertuigen moeten door vergrendelbare en goed passende deuren of panelen afgesloten zijn. De bestuurderscabine moet door middel van een ononderbroken wand van het laadcompartiment gescheiden zijn

9.3.4 EX/III-voertuigen

9.3.4.1 De voertuigen moeten zodanig ontworpen, gebouwd en uitgerust zijn dat de ontplofbare stoffen en voorwerpen beschermd zijn tegen gevaren van buitenaf en tegen de weersomstandigheden. Deze voertuigen moeten gesloten zijn. De bestuurderscabine moet door middel van een ononderbroken wand van het laadcompartiment gescheiden zijn. Het laadoppervlak mag geen naden of reten vertonen. Verankeringspunten om de lading vast te zetten mogen geïnstalleerd worden. Alle naden moeten afgedicht zijn. Alle openingen moeten kunnen vergrendeld worden. Hun deuren of sluitingen moeten zodanig geplaatst en gebouwd zijn dat ze de randen overlappen.

9.3.4.2 De laadbak moet uit hitte- en brandbestendige materialen vervaardigd zijn, met wanden van ten minste 10 mm dik. Er wordt aangenomen dat aan deze bepaling is voldaan indien de gebruikte materialen volgens de norm EN 13501-1 : 2002 bij klasse B-S₃-d₂ ingedeeld zijn.

Indien het materiaal dat voor de laadbak werd gebruikt metaal is, moet de binnenkant van de bak volledig bekleed worden met een materiaal dat aan dezelfde voorschriften voldoet.

¹ In geval van brandbaarheid wordt aangenomen dat aan deze bepaling wordt voldaan wanneer, overeenkomstig de procedure gespecificeerd in de ISO-norm 3795 : 1989 "Road vehicles, and tractors and machinery for agriculture and forestry – Determination of burning behaviour of interior materials", de verbrandingssnelheid van stalen van het dekzeil niet hoger is dan 100 mm/min.

9.3.5 Motor en laadcompartiment

De motor die een EX/II- of EX/III-voertuig aandrijft moet zich voor de voorste wand van het laadcompartiment bevinden. Hij mag evenwel ook onder het laadcompartiment geplaatst worden op voorwaarde dat dit zodanig gebeurt dat de afgegeven warmte geen gevaar voor de lading kan opleveren door op het binnenoppervlak van het laadcompartiment een verhoging van de temperatuur tot boven 80 °C te veroorzaken.

9.3.6 Uitwendige warmtebronnen en laadcompartiment

De uitlaatinrichting van de EX/II- en EX/III-voertuigen of andere delen van deze complete of gecompleteerde voertuigen moeten zodanig geconstrueerd en geplaatst worden dat de opwarming geen gevaar voor de lading kan opleveren door op het binnenoppervlak van het laadcompartiment een verhoging van de temperatuur tot boven 80 °C te veroorzaken.

9.3.7 Elektrische uitrusting

9.3.7.1 De nominale spanning van het elektrisch circuit mag niet meer bedragen dan 24 V.

9.3.7.2 Elke verlichting die zich in het laadcompartiment van EX/II-voertuigen bevindt moet op het plafond aangebracht worden en afgedekt zijn, dit wil zeggen zonder blootgestelde bedrading of lamp. In geval van compatibiliteitsgroep J moet de beschermingsgraad van de elektrische installatie ten minste IP65 zijn (bijvoorbeeld "omhulsel van explosiebeveiligingstype EEx d"). Elke elektrische uitrusting die vanuit het binnenste van het laadcompartiment bereikbaar is, moet afdoende tegen de mechanische schokken van binnenuit beschermd worden.

9.3.7.3 De elektrische uitrusting op de EX/III-voertuigen moet voldoen aan de pertinente voorschriften van 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.2 en 9.2.2.6.

De elektrische installatie in het laadcompartiment moet beschermd zijn tegen stof (ten minste beschermingsgraad IP54 of hiermee gelijkwaardig) of – in geval van compatibiliteitsgroep J – ten minste beschermingsgraad IP65 bezitten (bijvoorbeeld "omhulsel van explosiebeveiligingstype EEx d").

HOOFDSTUK 9.4

BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE BOUW VAN DE LAADBAK VAN DE COMPLETE OF GECOMPLETEERDE VOERTUIGEN (ANDERE DAN DE EX/II- EN EX/III-VOERTUIGEN) BESTEMD VOOR HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN IN COLLI

- 9.4.1 De verbrandingsverwarmers moeten voldoen aan de volgende voorschriften :
- a) de schakelaar mag buiten de bestuurderscabine geplaatst worden ;
 - b) de verwarmers moet van buiten het laadcompartiment kunnen uitgeschakeld worden ; en
 - c) er moet niet aangetoond worden dat de warmtewisselaar van de toestellen voor luchtverwarming weerstaat aan een verminderde residuele werking.
- 9.4.2 In het laadcompartiment van de voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen voor dewelke een etiket is voorgeschreven dat overeenstemt met model 1, 1.4, 1.5, 1.6, 3, 4.1, 4.3, 5.1 of 5.2, mogen geen brandstofreservoirs, energiebronnen, inlaten voor verbrandings- of verwarmingslucht of uitgangen van uitlaatleidingen geplaatst worden, die nodig zijn voor de werking van een verbrandingsverwarmer. Er dient op toegezien te worden dat de uitlaat van de warme lucht niet door de lading kan geblokkeerd worden. De temperatuur waaraan de colli blootgesteld worden mag niet hoger zijn dan 50°C. De verwarmingstoestellen die binnen in de laadcompartimenten geplaatst worden, moeten zodanig ontworpen zijn dat bij de werkingsomstandigheden de ontsteking van een explosieve atmosfeer verhinderd wordt.
- 9.4.3 Bijkomende voorschriften met betrekking tot de constructie van de laadbak van de voertuigen voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen of van specifieke verpakkingen kunnen opgenomen zijn in hoofdstuk 7.2 van deel 7, in functie van de vermeldingen in kolom (16) van tabel A in hoofdstuk 3.2 voor een gegeven stof.

HOOFDSTUK 9.5

BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE BOUW VAN DE LAADBAK VAN DE COMPLETE OF GECOMPLETEERDE VOERTUIGEN BESTEMD VOOR HET LOGGESTORT VERVOER VAN VASTE GEVAARLIJKE STOFFEN

- 9.5.1 De verbrandingsverwarmers moeten voldoen aan de volgende voorschriften :
- a) de schakelaar mag buiten de bestuurderscabine geplaatst worden ;
 - b) de warmer moet van buiten het laadcompartiment kunnen uitgeschakeld worden ; en
 - c) er moet niet aangetoond worden dat de warmtewisselaar van de toestellen voor luchtverwarming weerstaat aan een verminderde residuele werking.
- 9.5.2 In het laadcompartiment van de voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen voor dewelke een etiket is voorgeschreven dat overeenstemt met model 4.1, 4.3 of 5.1, mogen geen brandstofreservoirs, energiebronnen, inlaten voor verbrandings- of verwarmingslucht of uitgangen van uitlaatlleidingen geplaatst worden, die nodig zijn voor de werking van een verbrandingsverwarmer. Er dient op toegezien te worden dat de uitlaat van de warme lucht niet door de lading kan geblokkeerd worden. De temperatuur waaraan de colli blootgesteld worden mag niet hoger zijn dan 50 °C. De verwarmingstoestellen die binnen in de laadcompartimenten geplaatst worden, moeten zodanig ontworpen zijn dat bij de werkingsomstandigheden de ontsteking van een explosieve atmosfeer verhinderd wordt.
- 9.5.3 De laadbak van de voertuigen die bestemd zijn voor het losgestort vervoer van gevaarlijke goederen moeten beantwoorden aan de ter zake doende voorschriften van de hoofdstukken 6.11 en 7.3, met inbegrip van de voorschriften van 7.3.2 of 7.3.3 die kunnen van toepassing zijn, in functie van de vermeldingen in de kolommen (10) en (17) van tabel A in hoofdstuk 3.2 voor een gegeven stof.

HOOFDSTUK 9.6

BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE COMPLETE OF GECOMPLETEERDE VOERTUIGEN BESTEMD VOOR HET VERVOER VAN STOFFEN MET TEMPERATUURBEHEERSING

- 9.6.1 De tegen warmte geïsoleerde voertuigen en de al dan niet mechanisch gekoelde voertuigen, bestemd voor het vervoer van stoffen die gestabiliseerd worden via temperatuurbeheersing, moeten voldoen aan de volgende bepalingen :
- a) het voertuig en zijn uitrusting moeten – op het gebied van warmteisolatie en koeling – zodanig zijn dat de regelingstemperatuur, die voor de te vervoeren stof in 2.2.41.1.17 of 2.2.52.1.16 of in 2.2.41.4 of 2.2.52.4 voorzien is, niet overschreden wordt. De gobale warmteoverdrachtscoëfficiënt mag niet groter zijn dan $0,4W/m^2K$;
 - b) het voertuig moet zodanig zijn ingericht dat de dampen van de vervoerde stoffen of van het koelmiddel niet in de bestuurderscabine kunnen binnendringen ;
 - c) met een daartoe geschikte inrichting moet de temperatuur in de laadruimte op elk ogenblik vanuit de bestuurderscabine kunnen gecontroleerd worden ;
 - d) indien in de laadruimte een gevaarlijke overdruk zou kunnen ontstaan, moet deze ruimte van ventilatieopeningen of ventilatiekleppen voorzien zijn. In voorkomend geval moeten de nodige maatregelen getroffen worden om te verhinderen dat de koeling door de ventilatieopeningen of ventilatiekleppen nadelig beïnvloed wordt ;
 - e) het gebruikt koelmiddel mag niet brandbaar zijn ; en
 - f) de koelinrichting van mechanisch gekoelde voertuigen moet onafhankelijk van de voor de voortbeweging van het voertuig gebruikte motor kunnen werken.
- 9.6.2 In hoofdstuk 7.2 [zie V8 (3)] worden geschikte methodes opgesomd om het overschrijden van de regelingstemperatuur te verhinderen (R1 tot R5). Afhankelijk van de gebruikte methode kunnen in hoofdstuk 7.2 bijkomende bepalingen betreffende de constructie van de laadbak van het voertuig voorkomen.

HOOFDSTUK 9.7

BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT TANKVOERTUIGEN (VASTE TANKS), TOT BATTERIJVOERTUIGEN EN TOT COMPLETE OF GECOMPLETEERDE VOERTUIGEN, GEBRUIKT VOOR HET VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN IN AFNEEMBARE TANKS MET EEN CAPACITEIT VAN MEER DAN 1 M³ OF IN TANKCONTAINERS, MOBIELE TANKS OF MEGC'S MET EEN CAPACITEIT VAN MEER DAN 3 M³ (EX/III-, FL-, OX- EN AT-VOERTUIGEN)

9.7.1 Algemene bepalingen

9.7.1.1 Buiten het eigenlijke voertuig of de elementen van het onderstel die als voertuig fungeren, bestaat een tankvoertuig uit één of meer houders, hun uitrusting en de verbindingstukken waarmee ze aan het voertuig of aan de elementen van het onderstel worden bevestigd.

9.7.1.2 Vanaf het ogenblik dat de afneembare tank aan het dragend voertuig is vastgemaakt moet het geheel aan de voorschriften betreffende de tankvoertuigen voldoen.

9.7.2 Voorschriften met betrekking tot de tanks

9.7.2.1 De vaste of afneembare tanks uit metaal moeten voldoen aan de ter zake doende voorschriften van hoofdstuk 6.8.

9.7.2.2 De elementen van batterijvoertuigen en van MEGC's moeten voldoen aan de ter zake doende voorschriften van hoofdstuk 6.2 wanneer het flessen, cylinders, drukvaten en flessenbatterijen betreft, of van hoofdstuk 6.8 wanneer het tanks betreft.

9.7.2.3 De tankcontainers uit metaal moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 6.8 ; de mobiele tanks moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 6.7 of, in voorkomend geval, aan die van de IMDG-code (zie 1.1.4.2).

9.7.2.4 De tanks uit vezelversterkte kunststof moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 6.9.

9.7.2.5 De vacuümtanks voor afvalstoffen moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 6.10.

9.7.3 Bevestigingsmiddelen

De bevestigingsmiddelen moeten ontworpen zijn om te kunnen weerstaan aan de statische en dynamische krachten die bij normale vervoersvoorwaarden kunnen optreden, en - in het geval van tankvoertuigen, batterijvoertuigen en dragende voertuigen voor afneembare tanks - aan de in 6.8.2.1.2, 6.8.2.1.11 tot en met 6.8.2.1.13, 6.8.2.1.15 en 6.8.2.1.16 gedefinieerde minimale spanningen.

9.7.4 Aarding van de FL-voertuigen

De tanks uit metaal of uit vezelversterkte kunststof van FL-tankvoertuigen en de elementen van FL-batterijvoertuigen moeten door middel van ten minste één goede elektrische verbinding met het chassis van het voertuig verbonden zijn. Elk contact tussen metalen dat een elektrochemische corrosie kan veroorzaken, moet vermeden worden.

OPMERKING : zie ook 6.9.1.2 en 6.9.2.14.3.

9.7.5 Stabiliteit van de tankvoertuigen

9.7.5.1 De volle breedte van het steunvlak op de grond (afstand tussen de uitwendige contactpunten met de grond van de linker- en rechterband van eenzelfde as) moet ten minste gelijk zijn aan 90 % van de hoogte van het zwaartepunt van het tankvoertuig in beladen toestand. Bij gelede voertuigen mag het gewicht op de assen van het dragend gedeelte van de oplegger in beladen toestand niet groter zijn dan 60 % van het nominale totaal gewicht van het geheel van het geleed voertuig in beladen toestand.

9.7.5.2 De tankvoertuigen met vaste tanks waarvan de capaciteit groter is dan 3 m³, die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen in vloeibare of gesmolten toestand en die beproefd zijn bij een druk van minder dan 4 bar, moeten bovendien voldoen aan de technische voorschriften van ECE-Reglement nr. 111¹ betreffende de laterale stabiliteit, zoals gewijzigd, overeenkomstig de toepassingsdata die er in gespecificeerd zijn. Deze voorschriften zijn van toepassing op de tankvoertuigen die vanaf 1 juli 2003 voor het eerst ingeschreven worden.

9.7.6 Bescherming van de achterkant van de voertuigen

De achterkant van het voertuig moet, over de volle breedte van de tank, voorzien zijn van een schokbreker die voldoende weerstand biedt tegen botsingen aan de achterzijde. Tussen de achterwand van de tank en het achterste gedeelte van de schokbreker moet er een afstand zijn van ten minste 100 mm (deze afstand wordt gemeten vanaf het meest achterwaarts gelegen punt van de tank of vanaf de uitstekende toebehoren die in contact zijn met de vervoerde stof). Voertuigen met kippende tanks voor het vervoer van poedervormige of korrelige stoffen en vacuümtanks voor afvalstoffen met kippende houder, die langs achter gelost worden, moeten niet voorzien zijn van een schokbreker indien de uitrusting aan de achterzijde van de tanks voorzien is van een bescherming die de tanks op dezelfde wijze beschermt als een schokbreker.

OPMERKINGEN : 1. Deze bepaling is niet van toepassing op voertuigen die gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke goederen in tankcontainers, in mobiele tanks of in MEGC's.

2. Zie 6.8.2.1.20 en 6.8.2.1.21 voor wat betreft de bescherming van de tanks tegen beschadiging te wijten aan een zijdelingse schok of aan het omkantelen, en 6.7.2.4.3. en 6.7.2.4.5. voor wat betreft de mobiele tanks.

9.7.7 Verbrandingsverwarmers

9.7.7.1 De verbrandingsverwarmers moeten voldoen aan de voorschriften van 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2 en 9.2.4.7.5, en aan de volgende bepalingen :

- a) de schakelaar mag buiten de bestuurderscabine geplaatst worden ;
- b) de verwarmers moet van buiten het laadcompartiment kunnen uitgeschakeld worden ; en
- c) er moet niet aangetoond worden dat de warmtewisselaar van de toestellen voor luchtverwarming weerstaat aan een verminderde residuele werking.

Voor de FL-voertuigen moeten ze bovendien voldoen aan de voorschriften van 9.2.4.7.3 en 9.2.4.7.4.

9.7.7.2 In het laadcompartiment van de voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke goederen voor dewelke een etiket is voorgeschreven dat overeenstemt met model 1.5, 3, 4.1, 4.3, 5.1 of 5.2, mogen geen brandstofreservoirs, energiebronnen, inlaten voor verbrandings- of verwarmingslucht of uitgangen van uitlaatleidingen geplaatst worden, die nodig zijn voor de werking van een verbrandingsverwarmer. Er dient op toegezien te worden dat de uitlaat van de warme lucht niet door de lading kan geblokkeerd worden. De temperatuur waaraan de colli blootgesteld worden mag niet hoger zijn dan 50 °C. De verwarmingstoestellen die binnen in de laadcompartimenten geplaatst worden, moeten zodanig ontworpen zijn dat bij de werkingsomstandigheden de ontsteking van een explosieve atmosfeer verhinderd wordt.

9.7.8 Elektrische uitrusting

9.7.8.1 Op de FL-voertuigen waarvoor een goedkeuring conform 9.1.2 voorgeschreven is, moet de elektrische installatie voldoen aan de voorschriften van 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.1 en 9.2.2.6.

Elke toevoeging aan of wijziging van de elektrische uitrusting moet evenwel voldoen aan de voorschriften die op basis van de te vervoeren stoffen van toepassing zijn op het elektrisch materiaal van de gepaste groep en temperatuurklasse.

OPMERKING : Zie 1.6.5 voor de overgangsmatregelen.

¹ ECE-Reglement nr. 111: Voorschriften betreffende de homologatie van de tankvoertuigen van de categorieën N en O met betrekking tot de stabiliteit tegen omkantelen.

9.7.8.2 De karakteristieken van de elektrische uitrusting op FL-voertuigen, die zich in zones bevindt waar er een zodanige explosieve atmosfeer bestaat of kan bestaan dat speciale voorzorgsmaatregelen noodzakelijk zijn, moeten aangepast zijn aan het gebruik in gevaarlijke zones. Deze uitrusting moet voldoen aan de algemene bepalingen van delen 0 en 14 van de IEC-norm 60079, en aan de van toepassing zijnde aanvullende bepalingen van delen 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 of 18² van de IEC-norm 60079. Ze moet voldoen aan de voorschriften die op basis van de te vervoeren stoffen van toepassing zijn op het elektrisch materiaal van de gepaste groep en temperatuurklasse.

Voor de toepassing van deel 14² van de IEC-norm 60079 dient de volgende classificatie toegepast te worden :

ZONE 0

Het inwendige van de tankcompartimenten, vul- en lostoebehoren en damprecuperatieleidingen.

ZONE 1

Het inwendige van de beschermingskoffers voor de vul- en losuitrusting en de zone die zich op minder dan 0,5 m van de verluchtingsinrichtingen en de drukontlastingskleppen bevindt.

9.7.8.3 De permanent onder spanning staande elektrische uitrusting, met inbegrip van de bedrading, die buiten de zones 0 en 1 gelegen is, moet voldoen

- aan de voorschriften die van toepassing zijn op zone 1 voor wat betreft de elektrische uitrusting in het algemeen, of
- aan de voorschriften die overeenkomstig deel 14 van de norm IEC 60079² van toepassing zijn op zone 2 voor wat betreft de elektrische uitrusting die zich in de bestuurderscabine bevindt.

Zij moet voldoen aan de voorschriften die op basis van de te vervoeren stoffen van toepassing zijn op het elektrisch materiaal van de gepaste groep.

² Wanneer dit niet het geval is, mogen de algemene bepalingen van de EN-norm 50014 en de aanvullende bepalingen van de EN-normen 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 of 50028 toegepast worden.

HOOFDSTUK 9.8

BIJKOMENDE VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT COMPLETE OF GECOMPLETEERDE MEMU'S

9.8.1 Algemene bepalingen

Buiten het eigenlijke voertuig of de elementen van het onderstel die als voertuig fungeren, bestaat een MEMU uit één of meer tanks en containers voor losgestort vervoer, hun uitrusting en de verbindingstukken waarmee ze aan het voertuig of aan de elementen van het onderstel worden bevestigd.

9.8.2 Voorschriften met betrekking tot de tanks en de containers voor losgestort vervoer

De tanks, de containers voor losgestort vervoer en de speciale compartimenten voor colli met ontplofbare stoffen van de MEMU's moeten voldoen aan de voorschriften van hoofdstuk 6.12.

9.8.3 Aarding van de MEMU's

De uit metaal of uit vezelversterkte kunststof vervaardigde tanks, containers voor losgestort vervoer en speciale compartimenten voor colli met ontplofbare stoffen, moeten door middel van ten minste één goede elektrische verbinding met het chassis van het voertuig verbonden zijn. Elk contact tussen metalen dat een elektrochemische corrosie kan veroorzaken of een reactie met de in de tanks en de containers voor losgestort vervoer vervoerde gevaarlijke goederen, moet vermeden worden.

9.8.4 Stabiliteit van de MEMU's

De volle breedte van het steunvlak op de grond (afstand tussen de uitwendige contactpunten met de grond van de linker- en rechterband van eenzelfde as) moet ten minste gelijk zijn aan 90 % van de hoogte van het zwaartepunt van de voertuigen in beladen toestand. Bij gelede voertuigen mag het gewicht op de assen van het dragend gedeelte van de oplegger in beladen toestand niet groter zijn dan 60 % van het nominale totaal gewicht van het geheel van het geleed voertuig in beladen toestand.

9.8.5 Bescherming van de achterkant van de MEMU's

De achterkant van het voertuig moet, over de volle breedte van de tank, voorzien zijn van een schokbreker die voldoende weerstand biedt tegen botsingen aan de achterzijde. Tussen de achterwand van de tank en het achterste gedeelte van de schokbreker moet er een afstand zijn van ten minste 100 mm (deze afstand wordt gemeten vanaf het meest achterwaarts gelegen punt van de tank of vanaf de uitstekende toebehoren die in contact zijn met de vervoerde stof). Voertuigen met kippende houder die langs achter gelost worden, moeten niet voorzien zijn van een schokbreker indien de uitrusting aan de achterzijde van de houder voorzien is van een bescherming die de houder op dezelfde wijze beschermt als een schokbreker.

OPMERKING : Deze bepaling is niet van toepassing op MEMU's waarvan de tanks door andere middelen op een geschikte wijze beschermd zijn tegen botsingen aan de achterzijde, bijvoorbeeld machines of een leiding die geen gevaarlijke goederen bevatten.

9.8.6 Verbrandingsverwarmers

9.8.6.1 De verbrandingsverwarmers moeten voldoen aan de voorschriften van 9.2.4.7.1, 9.2.4.7.2, 9.2.4.7.5 en 9.2.4.7.6 en aan de volgende bepalingen :

- a) de schakelaar mag buiten de bestuurderscabine geplaatst worden ;
- b) de warmer moet van buiten het laadcompartiment van de MEMU kunnen uitgeschakeld worden ; en
- c) er moet niet aangetoond worden dat de warmtewisselaar weerstaat aan een verminderde residuele werking.

9.8.6.2 In de laadcompartimenten die tanks bevatten mogen geen brandstofreservoirs, energiebronnen, inlaten voor verbrandings- of verwarmingslucht of uitgangen van uitlaatleidingen geplaatst worden, die nodig zijn voor de werking van een verbrandingsverwarmer. Er dient op toegezien te worden dat de uitlaat van de warme lucht niet kan geblokkeerd worden. De temperatuur waaraan de uitrusting blootgesteld wordt mag niet hoger zijn dan 50 °C. De verwarmingstoestellen die binnen in de laadcompartimenten geplaatst worden, moeten zodanig ontworpen zijn dat bij de exploitatieomstandigheden de ontsteking van een explosieve atmosfeer verhinderd wordt.

9.8.7 Bijkomende voorschriften met betrekking tot de veiligheid

9.8.7.1 De MEMU's moeten uitgerust zijn met automatische brandblussers voor het motorcompartiment.

9.8.8 Bijkomende voorschriften met betrekking tot de beveiliging

De uitrusting voor de fabricage van ontplofbare stoffen en de speciale compartimenten op de MEMU's moeten voorzien zijn van vergrendelingen.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2010/14264]

ADR en vigueur le 1^{er} janvier 2011

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route

Avant-propos

Généralités

L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, est entré en vigueur le 29 janvier 1968. L'Accord proprement dit a été modifié par le Protocole portant amendement de l'article 14, paragraphe 3, fait à New York le 21 août 1975, qui est entré en vigueur le 19 avril 1985.

Selon l'article 2 de l'Accord, les marchandises dangereuses dont l'annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international, mais les transports internationaux d'autres marchandises dangereuses sont autorisés si les conditions suivantes sont remplies :

- les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage, et
- les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause.

Toutefois, selon l'article 4, chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité en cours de route, l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses. Les Parties contractantes conservent également le droit de convenir, par accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux, que certaines marchandises dangereuses dont l'Annexe A interdit tout transport international puissent, sous certaines conditions, faire l'objet de transports internationaux sur leurs territoires, ou que ces marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé selon l'annexe A puissent faire l'objet, sur leurs territoires, de transports internationaux à des conditions moins rigoureuses que celles prévues par les annexes A et B.

Les annexes A et B ont été régulièrement modifiées et mises à jour depuis l'entrée en vigueur de l'ADR.

Structure des annexes A et B

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe a décidé à sa cinquante et unième session (26-30 octobre 1992), sur proposition de l'Union internationale des transports routiers (IRU) (TRANS/WP.15/124, par. 100-108) de restructurer les annexes A et B. Cette restructuration visait principalement à rendre ces prescriptions plus accessibles et à les disposer de manière plus conviviale, de sorte qu'elles puissent devenir applicables plus facilement non seulement aux transports internationaux par route, mais également aux transports nationaux par le biais de la législation nationale des Etats européens ou de la législation communautaire européenne, et ainsi d'assurer en dernier ressort un cadre réglementaire cohérent au niveau européen. Il paraissait aussi nécessaire de distinguer plus clairement les obligations des divers intervenants dans la chaîne de transport, de grouper de manière plus systématique les prescriptions relevant de chacun de ces intervenants, et de séparer les prescriptions d'ordre juridique de l'ADR des normes européennes ou internationales qui peuvent être appliquées pour observer ces prescriptions.

La structure correspond à celle du Règlement type annexé aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses des Nations Unies, du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Elle comporte neuf parties, qui restent néanmoins réparties en deux annexes conformément à l'article 2 de l'Accord proprement dit :

Annexe A : Dispositions générales et dispositions relatives aux matières et objets dangereux

- | | |
|----------|--|
| Partie 1 | Dispositions générales |
| Partie 2 | Classification |
| Partie 3 | Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales et exemptions relatives aux quantités limitées et aux quantités exceptées |
| Partie 4 | Dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes |
| Partie 5 | Procédures d'expédition |
| Partie 6 | Prescriptions relatives à la construction des emballages, grands récipients pour vrac, citernes et conteneurs pour vrac et aux épreuves qu'ils doivent subir |

Partie 7 Dispositions concernant les conditions de transport, le chargement, le déchargement et la manutention

Annexe B : Dispositions relatives au matériel de transport et au transport

Partie 8 Prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation des véhicules et à la documentation

Partie 9 Prescriptions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules

La partie 1, qui contient des dispositions générales et des définitions, est une partie essentielle car elle contient toutes les définitions des termes que l'on retrouve dans toutes les parties et définit précisément le champ d'application de l'ADR et les exemptions possibles, ainsi que l'applicabilité éventuelle d'autres règlements. Elle contient aussi des dispositions relatives à la formation, aux dérogations, aux mesures transitoires, aux obligations respectives des divers intervenants dans une chaîne de transport de marchandises dangereuses, aux mesures de contrôle, aux conseillers à la sécurité, aux restrictions au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers et à la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

La partie clef pour l'utilisation de l'ADR restructuré est le tableau A du chapitre 3.2, qui contient la liste des marchandises dangereuses par ordre de numéros ONU. Une fois déterminé le numéro d'une matière ou d'un objet dangereux particulier, le tableau indique, par références croisées, les prescriptions particulières qui s'appliquent au transport de ladite matière ou dudit objet, ainsi que les chapitres ou sections où figurent les prescriptions en question. Toutefois, il convient de garder à l'esprit que, outre ces prescriptions particulières, les prescriptions générales ou les prescriptions spécifiques à une classe donnée que l'on retrouve dans les diverses parties restent également applicables, comme il convient.

Le secrétariat a préparé un index alphabétique qui indique le numéro ONU dont relèvent les diverses marchandises dangereuses et qui figure en tant que tableau B du chapitre 3.2 pour faciliter l'accès au tableau A lorsque le numéro ONU n'est pas connu. Du point de vue juridique, ce tableau B ne fait pas partie de l'ADR et n'a été rajouté à la présente publication que pour en faciliter sa consultation.

Lorsque des marchandises dont on sait ou dont on a des raisons de penser qu'elles sont dangereuses ne sont pas nommément mentionnées aux tableaux A et B, elles doivent être classées conformément à la Partie 2, qui contient toutes les procédures appropriées et les critères pour déterminer si ces marchandises sont dangereuses et, si elles le sont, quel numéro ONU leur est affecté.

Textes applicables

La présente version (« ADR 2011 ») tient compte des nouveaux amendements adoptés par le groupe WP.15 en 2008, 2009 et 2010, diffusés sous les cotes ECE/TRANS/WP.15/204 et -/Corr.1 et ECE/TRANS/WP.15/204/Ad.d. 1 qui, sous réserve d'acceptation par les Parties contractantes conformément à la procédure d'amendement de l'article 14(3) de l'Accord, devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

Cependant, compte tenu de la période transitoire prévue au paragraphe 1.6.1.1 de l'annexe A, la version précédente (« ADR 2009 ») pourra continuer à être appliquée jusqu'au 30 juin 2011.

Applicabilité territoriale

L'ADR est un accord entre Etats, et aucune autorité centrale n'est chargée de son application. Dans la pratique, les contrôles routiers sont effectués par les Parties contractantes. Si les règles sont violées, les autorités nationales peuvent poursuivre les contrevenants en application de leur législation interne. L'ADR même ne prescrit aucune sanction. Au moment de l'impression de la présente publication, les Parties contractantes à l'Accord étaient les suivantes :

Albanie, Allemagne, Andorre, Autriche, Azerbaïjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakstan, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Moldova, Montenegro, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tunisie, Turquie et Ukraine.

L'ADR s'applique aux opérations de transport effectuées sur les territoires d'au moins deux des Parties contractantes mentionnées ci-dessus. En outre, il convient de noter que, dans un souci d'uniformité et pour assurer le libre-échange dans l'Union européenne (UE), les annexes A et B de l'ADR ont désormais été adoptées par tous les Etats membres de l'Union européenne et constituent la base de la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route à l'intérieur des Etats membres et entre Etats membres (Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée). Un certain nombre de pays n'appartenant pas à l'Union européenne ont également adopté les annexes A et B de l'ADR comme base de leur législation nationale.

Informations pratiques supplémentaires

Toute demande d'information relative à l'application de l'ADR doit être adressée à l'autorité compétente pertinente. Des informations supplémentaires se trouvent sur le site web de la Division des transports de la CEE-ONU : <http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>

Ce site est mis à jour régulièrement et permet d'accéder aux informations suivantes :

- Informations générales sur l'ADR : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_f.html
- Accord (sans les annexes) : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_agreement.htm
- Protocole de signature : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_protocol.htm
- Etat de l'accord ADR : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/legalinst_53_TDG_ADR_f.html
- Notifications dépositaires : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/depot_e.html
- Information par pays (Autorités compétentes, notifications) : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm
- Versions linguistiques (ADR, consignes écrites) : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_f.htm
- Accords multilatéraux : <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.htm>
- ADR 2011 (fichiers) : <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2011/11ContentsF.html>
- ADR 2009 (fichiers) : <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2009/09ContentsF.html>
- ADR 2009 (amendements) : http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2009_amend_f.htm
- Versions antérieures (fichiers et amendements)
- Détails de publication et rectificatifs : <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/pubdet.htm>

TABLE DES MATIERES

VOLUME 1

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)	
Protocole de signature	
Annexe A Dispositions générales et dispositions relatives aux matières et objets dangereux	
Partie 1 Dispositions générales	
Chapitre 1.1 Champ d'application et applicabilité	
1.1.1 Structure	
1.1.2 Champ d'application	
1.1.3 Exemptions	
1.1.4 Applicabilité d'autres règlements	
Chapitre 1.2 Définitions et unités de mesure	
1.2.1 Définitions	
1.2.2 Unités de mesure	
Chapitre 1.3 Formation des personnes intervenant dans le transport des marchandises dangereuses	
1.3.1 Champ d'application 39	1.3.2 Nature de la formation
1.3.3 Documentation	
Chapitre 1.4 Obligations de sécurité des intervenants	
1.4.1 Mesures générales de sécurité	
1.4.2 Obligations des principaux intervenants	
1.4.3 Obligations des autres intervenants	
Chapitre 1.5 Dérogations	
1.5.1 Dérogations temporaires	
1.5.2 (Réservé)	
Chapitre 1.6 Mesures transitoires	
1.6.1 Généralités	
1.6.2 Récipients à pression et récipients pour la classe 2	
1.6.3 Citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables et véhicules-batteries	
1.6.4 Conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM	
1.6.5 Véhicules	
1.6.6 Classe 7	
Chapitre 1.7 Dispositions générales concernant la Classe 7	
1.7.1 Champ d'application	
1.7.2 Programme de protection radiologique	
1.7.3 Assurance de la qualité	
1.7.4 Arrangement spécial	
1.7.5 Matière radioactive ayant d'autres propriétés dangereuses	
1.7.6 Non-respect	
Chapitre 1.8 Mesures de contrôle et autres mesures de soutien visant à l'observation des prescriptions de sécurité	
1.8.1 Contrôles administratifs des marchandises dangereuses	
1.8.2 Entraide administrative	
1.8.3 Conseiller à la sécurité	
1.8.4 Liste des autorités compétentes et organismes désignés par elles	
1.8.5 Déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses	
1.8.6 Contrôles administratifs pour la réalisation des évaluations de la conformité, des contrôles périodiques, des contrôles intermédiaires et des contrôles exceptionnels visés au 1.8.7	
1.8.7 Procédures à suivre pour l'évaluation de la conformité et le contrôle périodique	
1.8.8 Procédures d'évaluation de la conformité pour les cartouches à gaz	
Chapitre 1.9 Restrictions de transport par les autorités compétentes	
1.9.5 Restrictions dans les tunnels	
Chapitre 1.10 Dispositions concernant la sûreté	
1.10.1 Dispositions générales	
1.10.2 Formation en matière de sûreté	
1.10.3 Dispositions concernant les marchandises dangereuses à haut risque	
Partie 2 Classification	
Chapitre 2.1 Dispositions générales	
2.1.1 Introduction	
2.1.2 Principes de la classification	
2.1.3 Classification des matières, y compris solutions et mélanges (tels que préparations et déchets), non nommément mentionnées	
2.1.4 Classement des échantillons	

Chapitre 2.2	Dispositions particulières aux diverses classes
2.2.1	Classe 1 Matières et objets explosibles
2.2.2	Classe 2 Gaz
2.2.3	Classe 3 Liquides inflammables
2.2.41	Classe 4.1 Matières solides inflammables, matières autoréactives et matières solides explosibles désensibilisées
2.2.42	Classe 4.2 Matières sujettes à l'inflammation spontanée
2.2.43	Classe 4.3 Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
2.2.51	Classe 5.1 Matières comburantes
2.2.52	Classe 5.2 Peroxydes organiques
2.2.61	Classe 6.1 Matières toxiques
2.2.62	Classe 6.2 Matières infectieuses
2.2.7	Classe 7 Matières radioactives
2.2.8	Classe 8 Matières corrosives
2.2.9	Classe 9 Matières et objets dangereux divers
Chapitre 2.3	Méthodes d'épreuve
2.3.0	Généralités
2.3.1	Epreuve d'exsudation des explosifs de mine (de sautage) de type A
2.3.2	Epreuves relatives aux mélanges nitrés de cellulose de la classe 4.1
2.3.3	Epreuves relatives aux liquides inflammables des classes 3, 6.1 et 8
2.3.4	Epreuve pour déterminer la fluidité
2.3.5	Classification des matières organométalliques dans les classes 4.2 et 4.3
Partie 3	Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales et exemptions relatives aux quantités limitées et aux quantités exceptées
Chapitre 3.1	Généralités
3.1.1	Introduction
3.1.2	Désignation officielle de transport
3.1.3	Solutions ou mélanges
Chapitre 3.2	Liste des marchandises dangereuses
3.2.1	Tableau A : Liste des marchandises dangereuses
3.2.2	Tableau B : Index alphabétique des matières et objets de l'ADR
Annexe A	Dispositions générales et dispositions relatives aux matières (suite) et objets dangereux
Partie 3	Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales (suite) et exemptions relatives aux quantités limitées et aux quantités exceptées
Chapitre 3.3	Dispositions spéciales applicables à une matière ou à un objet particuliers
Chapitre 3.4	Marchandises dangereuses emballées en quantités limitées
Chapitre 3.5	Marchandises dangereuses emballées en quantités exceptées
Partie 4	Dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes
Chapitre 4.1	Utilisation des emballages, des grands récipients pour vrac (GRV) et des grands emballages
Chapitre 4.2	Utilisation des citernes mobiles et de conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) « UN »
Chapitre 4.3	Utilisation des citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables et de conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes, dont les réservoirs sont construits en matériaux métalliques, ainsi que des véhicules-batteries Et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)
Chapitre 4.4	Utilisation des citernes fixes (véhicules-citernes), Citernes démontables, conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes en matière plastique renforcée de fibres
Chapitre 4.5	Utilisation des citernes à déchets opérant sous vide
Chapitre 4.6	(Réservé)
Chapitre 4.7	Utilisation des unités mobiles de fabrication d'explosifs (MEMU)
Partie 5	Procédures d'expédition
Chapitre 5.1	Dispositions générales
Chapitre 5.2	Marquage et étiquetage
Chapitre 5.3	Placardage et signalisation orange des conteneurs, CGEM, MEMU, conteneurs-citernes, citernes mobiles et véhicules
Chapitre 5.4	Documentation
Chapitre 5.5	Dispositions spéciales
Partie 6	Prescriptions relatives à la construction des emballages, des grands récipients pour vrac (GRV), des grands emballages, des citernes et des conteneurs pour vrac et aux épreuves qu'ils doivent subir
Chapitre 6.1	Prescriptions relatives à la construction des emballages et aux épreuves qu'ils doivent subir
Chapitre 6.2	Prescriptions relatives à la construction des récipients à pression, générateurs d'aérosols, récipients de faible capacité contenant du gaz (cartouches à gaz) et cartouches pour pile à combustible contenant un gaz liquéfié inflammable, et aux épreuves qu'ils doivent subir
Chapitre 6.3	Prescriptions relatives à la construction des emballages pour les matières infectieuses (Catégorie A) de la classe 6.2 et aux épreuves qu'ils doivent subir
Chapitre 6.4	Prescriptions relatives à la construction des colis pour les matières de la classe 7, aux épreuves qu'ils doivent subir, à leur agrément et à l'agrément de ces matières

- Chapitre 6.5 Prescriptions relatives à la construction des grands récipients pour vrac (GRV) et aux épreuves qu'ils doivent subir
- Chapitre 6.6 Prescriptions relatives à la construction des grands emballages et aux épreuves qu'ils doivent subir
- Chapitre 6.7 Prescriptions relatives à la conception et la construction des citernes mobiles et des conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) « UN » et aux contrôles et épreuves qu'ils doivent subir
- Chapitre 6.8 Prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux contrôles et épreuves et au marquage des citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables et des conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes, dont les réservoirs sont construits en matériaux métalliques, ainsi que des véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM)
- Chapitre 6.9 Prescriptions relatives à la conception, à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux épreuves et au marquage des citernes fixes (véhicules-citernes), citernes démontables, conteneurs-citernes et caisses mobiles citernes en matière plastique renforcée de fibres
- Chapitre 6.10 Prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux contrôles et au marquage des citernes à déchets opérant sous vide
- Chapitre 6.11 Prescriptions relatives à la conception et à la construction des conteneurs pour vrac et aux contrôles et épreuves qu'ils doivent subir
- Chapitre 6.12 Prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément de type, aux contrôles et épreuves et au marquage des citernes, des conteneurs pour vrac et des compartiments spéciaux pour explosifs sur les unités mobiles de fabrication d'explosifs (MEMU)
- Partie 7 Dispositions concernant les conditions de transport, le chargement, le déchargement et la manutention
- Chapitre 7.1 Dispositions générales
- Chapitre 7.2 Dispositions concernant le transport en colis
- Chapitre 7.3 Dispositions relatives au transport en vrac
- Chapitre 7.4 Dispositions relatives au transport en citernes
- Chapitre 7.5 Dispositions relatives au chargement, au déchargement, et à la manutention
- Annexe B Dispositions relatives au matériel de transport et au transport
- Partie 8 Prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation des véhicules et à la documentation
- Chapitre 8.1 Prescriptions générales relatives aux unités de transport et au matériel de bord
- Chapitre 8.2 Prescriptions générales relatives à la formation de l'équipage du véhicule
- Chapitre 8.3 Prescriptions diverses à observer par l'équipage du véhicule
- Chapitre 8.4 Prescriptions relatives à la surveillance des véhicules
- Chapitre 8.5 Prescriptions supplémentaires relatives à des classes ou à des marchandises particulières
- Chapitre 8.6 Restrictions à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers
- Partie 9 Prescriptions relatives à la construction et l'agrément des véhicules
- Chapitre 9.1 Champ d'application, définitions et prescriptions pour l'agrément des véhicules
- Chapitre 9.2 Prescriptions relatives à la construction des véhicules
- Chapitre 9.3 Prescriptions supplémentaires concernant les véhicules complets ou complétés EX/II ou EX/III destinés au transport de matières et objets explosibles (classe 1) en colis
- Chapitre 9.4 Prescriptions complémentaires relatives à la construction de la caisse des véhicules complets ou complétés (autres que véhicules EX/II et EX/III) destinés au transport de marchandises dangereuses en colis
- Chapitre 9.5 Prescriptions complémentaires relatives à la construction de la caisse des véhicules complets ou complétés destinés au transport de marchandises dangereuses solides en vrac
- Chapitre 9.6 Prescriptions complémentaires relatives aux véhicules complets ou complétés destinés au transport de matières sous régulation de température
- Chapitre 9.7 Prescriptions complémentaires relatives aux véhicules-citernes (citernes-fixes), véhicules-batteries et véhicules complets ou complétés utilisés pour le transport de marchandises dangereuses dans des citernes démontables d'une capacité supérieure à 1 m³ ou dans des conteneurs-citernes, citernes mobiles ou CGEM d'une capacité supérieure à 3 m³ (Véhicules EX/III, FL, OX et AT)
- Chapitre 9.8 Prescriptions supplémentaires concernant les MEMU complètes ou complétées

ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR)

Les parties contractantes,

Désireuses d'accroître la sécurité des transports internationaux par route,

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1^{er}. Aux fins du présent Accord, on entend :

- a) par « véhicules », les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, à l'exception des véhicules qui appartiennent aux Forces armées d'une Partie contractante ou se trouvent sous la responsabilité de ces Forces armées;
- b) par « marchandises dangereuses », les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorisent que sous certaines conditions;
- c) par « transport international », tout transport effectué sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes par des véhicules définis en a) ci-dessus.

Art. 2. 1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4, les marchandises dangereuses dont l'annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

2. Les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés, si sont remplies :

- a) les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage, et
- b) les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause, sous réserve des prescriptions du paragraphe 2 de l'article 4.

Art. 3. Les annexes du présent Accord font partie intégrante dudit Accord.

Art. 4. 1. Chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire pour des raisons autres que la sécurité en cours de route l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses.

2. Les véhicules qui étaient en service sur le territoire d'une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du présent Accord ou qui y ont été mis en service dans les deux mois après cette entrée en vigueur pourront, pendant un délai de trois ans à dater de cette entrée en vigueur, effectuer un transport international de marchandises dangereuses même si leur construction et leur équipement ne satisfont pas entièrement aux conditions imposées par l'annexe B pour le transport en cause. Des clauses spéciales de l'annexe B peuvent, toutefois, réduire ce délai.

3. Les Parties contractantes conservent le droit de convenir, par accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux, que certaines des marchandises dangereuses dont le présent Accord interdit tout transport international pourront, sous certaines conditions, faire l'objet de transports internationaux sur leurs territoires ou que les marchandises dangereuses dont le présent Accord n'autorise le transport international qu'à des conditions déterminées pourront faire l'objet, sur leurs territoires, de transports internationaux à des conditions moins rigoureuses que celles imposées par les annexes du présent Accord. Les accords particuliers, bilatéraux ou multilatéraux, visés par le présent paragraphe, seront communiqués au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui les communiquera aux Parties contractantes non signataires de ces accords.

Art. 5. Les transports auxquels s'applique le présent Accord restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales concernant, de façon générale, la circulation routière, les transports routiers internationaux ou les échanges internationaux de marchandises.

Art. 6. 1. Les pays membres de la Commission économique pour l'Europe et les pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord :

- a) en le signant;
- b) en le ratifiant après l'avoir signé sous réserve de ratification;
- c) en y adhérant.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. L'Accord sera ouvert à la signature jusqu'au 15 décembre 1957. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.

4. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Art. 7. 1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle le nombre des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 6 qui l'auront signé sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion aura été porté à cinq. Toutefois, ses annexes ne s'appliqueront que six mois après l'entrée en vigueur de l'Accord lui-même.

2. Pour chaque pays qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 6 l'auront signé sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Accord entrera en vigueur un mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays, et ses annexes seront appliquées pour ce pays, soit à la même date, si elles sont déjà en vigueur à ce moment, soit, à défaut, à la date à laquelle elles seront appliquées en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

Art. 8. 1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

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

Art. 9. 1. Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant douze mois consécutifs.

2. Dans le cas où un accord mondial portant réglementation du transport des marchandises dangereuses viendrait à être conclu, toute disposition du présent Accord qui serait en contradiction avec l'une quelconque des dispositions de cet accord mondial serait, dans les rapports entre les Parties au présent Accord devenues Parties à l'accord mondial, et à dater du jour de l'entrée en vigueur de celui-ci, automatiquement abolie et remplacée ipso facto par la disposition y relative de l'accord mondial.

Art. 10. 1. Tout pays pourra, lorsqu'il signera le présent Accord sans réserve de ratification ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Accord sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. L'Accord et ses annexes seront applicables au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification un mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe 1 du présent article, 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'article 8, dénoncer l'Accord en ce qui concerne ledit territoire.

Art. 11. 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 entre 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 2 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Art. 12. 1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 11. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 11 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Art. 13. 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 le texte de 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 quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe 1 du présent article, 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 pays visés au paragraphe 1 de l'article 6, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 6.

Art. 14. 1. Indépendamment de la procédure de révision prévue à l'article 13, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements aux annexes du présent Accord. A cet effet, elle en transmettra le texte au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Pour obtenir la concordance de ces annexes avec les autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses, le Secrétaire général pourra également proposer des amendements aux annexes du présent Accord.

2. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes et portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 toute proposition faite conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Tout projet d'amendement aux annexes sera réputé accepté à moins que, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général l'a transmis, le tiers au moins des Parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient notifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé. Si l'amendement est réputé accepté, il entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'expiration d'un nouveau délai qui sera de trois mois, sauf dans les cas ci-après :

- a) Au cas où des amendements analogues ont été apportés ou seront vraisemblablement apportés aux autres accords internationaux visés au paragraphe 1 du présent article, l'amendement entrera en vigueur à l'expiration d'un délai qui sera fixé par le Secrétaire général de façon à permettre dans toute la mesure possible l'entrée en vigueur simultanée dudit amendement et de ceux qui ont été ou seront vraisemblablement apportés à ces autres accords; le délai ne pourra, toutefois, être inférieur à un mois;
- b) La Partie contractante qui soumet le projet d'amendement pourra spécifier dans sa proposition un délai d'une durée supérieure à trois mois pour l'entrée en vigueur de l'amendement au cas où il serait accepté.

4. Le Secrétaire général communiquera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes et à tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 toute objection reçue des Parties contractantes contre un amendement proposé.

5. Si le projet d'amendement aux annexes n'est pas réputé accepté, mais si au moins une Partie contractante autre que celle qui l'a proposé a notifié par écrit au Secrétaire général son accord sur le projet, une réunion de toutes les Parties contractantes et de tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 sera convoquée par le Secrétaire général dans un délai de trois mois à compter de l'expiration du délai de trois mois prévu par le paragraphe 3 du présent article pour s'opposer à l'amendement. Le Secrétaire général peut inviter également à cette réunion des représentants :

- a) des organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) des organisations internationales non gouvernementales dont les activités sont liées directement aux transports de marchandises dangereuses sur les territoires des Parties contractantes.

6. Tout amendement adopté par plus de la moitié du nombre total des Parties contractantes à une réunion convoquée conformément au paragraphe 5 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes conformément aux modalités décidées lors de ladite réunion par la majorité des Parties contractantes prenant part à la réunion.

Art. 15. Outre les notifications prévues aux articles 13 et 14, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 6 :

- a) les signatures, ratifications et adhésions, conformément à l'article 6;
- b) les dates auxquelles le présent Accord et ses annexes entreront en vigueur, conformément à l'article 7;
- c) les dénonciations, conformément à l'article 8;
- d) l'abrogation de l'Accord, conformément à l'article 9;
- e) les notifications et dénonciations reçues, conformément à l'article 10;
- f) les déclarations et notifications reçues, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12;
- g) l'acceptation et la date d'entrée en vigueur des amendements, conformément aux paragraphes 3 et 6 de l'article 14.

Art. 16. 1. Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que l'Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

2. Aucune réserve au présent Accord n'est admise en dehors de celles inscrites au Protocole de signature et de celles formulées conformément à l'article 12.

Art. 17. Après le 15 décembre 1957, 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 pays visés au paragraphe 1 de l'article 6.

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

Fait à Genève, le trente septembre mil neuf cent cinquante-sept, en un seul exemplaire, en langue anglaise et française pour le texte de l'Accord proprement dit, et en langue française pour les annexes, les deux textes faisant également foi pour l'Accord proprement dit.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est invité à établir une traduction des annexes en langue anglaise faisant autorité et à joindre cette traduction aux copies certifiées conformes visées à l'article 17.

Note

(1) Nota du secrétariat : Le paragraphe 3 de l'article 14 comprend une modification entrée en vigueur le 19 avril 1985 conformément au Protocole transmis aux Parties contractantes sous couvert de la notification dépositaire C.N.229.1975.TREATIES-8 du 18 septembre 1975.

**PROTOCOLE DE SIGNATURE
DE L'ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR)**

Au moment de signer l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), les soussignés, dûment autorisés :

1. Considérant que les conditions de transport des marchandises dangereuses par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'annexe A de l'ADR et qu'il est impossible de les modifier dans un proche avenir pour les rendre conformes à celle-ci,

Tenant compte de ce que le Royaume-Uni s'est engagé à soumettre, à titre d'amendement à l'annexe A, un appendice spécial de ladite annexe A qui contiendra les dispositions spéciales applicables aux transports route-mer des marchandises dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni,

Décident que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les marchandises dangereuses qui seront transportées sous le régime de l'ADR à destination ou en provenance du Royaume-Uni devront satisfaire aux dispositions de l'annexe A de l'ADR et, en outre, aux prescriptions du Royaume-Uni en ce qui concerne le transport par mer des marchandises dangereuses;

2. Prennent note d'une déclaration du représentant de la France selon laquelle le Gouvernement de la République française se réserve, par dérogation au paragraphe 2 de l'article 4, le droit de n'autoriser les véhicules en service sur le territoire d'une autre Partie contractante, quelle que soit la date de leur mise en service, à effectuer des transports de marchandises dangereuses sur le territoire français, que si ces véhicules répondent, soit aux conditions imposées pour ces transports par l'annexe B, soit aux conditions imposées pour le transport des marchandises en cause par la réglementation française pour le transport par route des marchandises dangereuses;

3. Recommandent que, dans toute la mesure possible, avant d'être présentées conformément au paragraphe 1 de l'article 14 ou au paragraphe 2 de l'article 13, les propositions d'amendement au présent Accord ou à ses annexes fassent l'objet d'une discussion préalable au sein de réunions d'experts des Parties contractantes et, si nécessaire, des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 de l'Accord, ainsi que des organisations internationales visées au paragraphe 5 de l'article 14 de l'Accord.

ANNEXE A

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES
ET DISPOSITIONS RELATIVES AUX
MATIÈRES ET OBJETS DANGEREUX**

PARTIE 1

Dispositions générales

CHAPITRE 1.1

CHAMP D'APPLICATION ET APPLICABILITÉ

1.1.1 Structure

Les annexes A et B de l'ADR regroupent 9 parties. L'annexe A est constituée des parties 1 à 7 et l'annexe B des parties 8 et 9. Chaque partie est subdivisée en chapitres et chaque chapitre en sections et sous-sections. À l'intérieur de chaque partie le numéro de la partie est incorporé dans les numéros de chapitres, sections et sous-sections ; par exemple la section 1 du chapitre 2 de la partie 4 est numérotée "4.2.1".

1.1.2 Champ d'application

1.1.2.1 Aux fins de l'article 2 de l'ADR, l'annexe A précise :

- a) les marchandises dangereuses dont le transport international est exclu ;
- b) les marchandises dangereuses dont le transport international est autorisé et les conditions imposées à ces marchandises (y compris les exemptions), notamment en ce qui concerne :
 - la classification des marchandises, y compris les critères de classification et les méthodes d'épreuves y relatifs ;
 - l'utilisation des emballages (y compris l'emballage en commun) ;
 - l'utilisation des citernes (y compris leur remplissage) ;
 - les procédures d'expédition (y compris le marquage et l'étiquetage des colis, la signalisation des moyens de transport ainsi que la documentation et les renseignements prescrits) ;
 - les dispositions relatives à la construction, l'épreuve et l'agrément des emballages et des citernes ;
 - l'utilisation des moyens de transport (y compris le chargement, le chargement en commun et le déchargement).

1.1.2.2 L'annexe A de l'ADR contient également certaines prescriptions qui, selon l'article 2 de l'ADR, concernent l'annexe B ou à la fois les annexes A et B, comme suit :

- | | |
|--------------|--|
| 1.1.1 | Structure |
| 1.1.2.3 | (Champ d'application de l'annexe B) |
| 1.1.2.4 | |
| 1.1.3.1 | Exemptions liées à la nature de l'opération de transport |
| 1.1.3.6 | Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport |
| 1.1.4 | Applicabilité d'autres règlements |
| 1.1.4.5 | Transport acheminé autrement que par traction sur route |
| Chapitre 1.2 | Définitions et unités de mesure |
| Chapitre 1.3 | Formation des personnes intervenant dans le transport des marchandises dangereuses |
| Chapitre 1.4 | Obligations de sécurité des intervenants |
| Chapitre 1.5 | Déroghations |