



Conseil économique et social

Distr. générale
8 décembre 2022
Français
Original : russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

Groupe d'experts de l'Accord européen relatif
au travail des équipages des véhicules effectuant
des transports internationaux par route (AETR)

Trente et unième session

Genève, 20 février 2023

Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire

Programme de travail : Appendice 1C

Appendice 1C

Communication de la Fédération de Russie

On trouvera dans le présent document des observations relatives au document
ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2018/1/Rev.1 (Appendice 1C).



La Fédération de Russie est en désaccord avec le paragraphe 398a de l'appendice 1C, qui se rapporte à la certification des scellements conformément à la norme EN 16882:2016. La note de bas de page qui correspond à cette disposition indique que la conversion de la norme EN en norme ISO est prévue sur une période de cinq ans. La Fédération de Russie souhaite faire part de son avis sur ladite conversion en norme ISO. En l'absence de norme ISO, elle suggère de formuler le paragraphe comme suit : « Les scellements visés doivent être certifiés. Les certificats des scellements et leurs images doivent être communiqués à un laboratoire dont le site Web public donne accès à la liste actualisée des scellements certifiés ».

Au paragraphe 133k de l'appendice 1C, il est dit que les cartes numériques (géographiques) pouvant être utilisées en appui à la fonction de surveillance des passages de frontières de l'appareil de contrôle sont mises à disposition, par le laboratoire chargé des essais d'interopérabilité, pour téléchargement à partir d'un site Web sécurisé prévu à cet effet, sous différents formats.

La Fédération de Russie estime qu'il convient d'ajouter à cette disposition la nécessité de s'accorder sur chaque mise à jour des données cartographiques, de façon à s'entendre sur les coordonnées des points de passage sur les territoires des Parties contractantes, compte tenu de l'article 2 de l'AETR, selon lequel l'Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante. Le téléchargement des cartes numériques dans divers formats, à partir d'un site Web sécurisé prévu à cet effet, doit également être possible pour toute Partie contractante, sur demande adressée au laboratoire.

La Fédération de Russie est en désaccord avec le paragraphe 226e de l'appendice 1C en ce qui concerne l'ajout de nouvelles fonctionnalités directement liées à l'application de la législation de l'Union européenne sur le transport routier. Elle propose de formuler le paragraphe comme suit : « La fonction de mise à jour logicielle est conçue pour prendre en charge les fonctionnalités suivantes, lorsqu'elles sont prévues par l'Accord :

La modification des fonctions visées au point 2.2, à l'exception de la fonction de mise à jour logicielle elle-même ;

L'ajout de nouvelles fonctions directement liées à l'application des prescriptions de la CEE-ONU sur le transport routier ;

La modification des modes de fonctionnement visés au point 2.3 ;

La modification de la structure des fichiers, par exemple l'ajout de nouvelles données ou l'augmentation de la taille des fichiers ;

Le déploiement de correctifs logiciels pour remédier aux défauts des logiciels ainsi qu'aux failles de sécurité, ou encore pour contrer les attaques signalées contre les fonctions de l'appareil de contrôle. ».

La Fédération de Russie demande des éclaircissements au sujet de l'interaction entre la carte de contrôleur et la carte d'atelier, sachant que, dans la section « Définitions », il est dit pour la carte de contrôleur que celle-ci permet l'accès pour lecture aux données stockées dans la mémoire ou sur les cartes de conducteur et, éventuellement, sur les cartes d'atelier, alors que dans le tableau des conflits entre les cartes (sect. 3, « Exigences de construction et de fonctionnement applicables à l'appareil de contrôle », par. 73), il est indiqué que les cartes de contrôleur et d'atelier sont incompatibles.

La Fédération de Russie demande des éclaircissements au sujet de l'effacement des causes d'avertissement affichées, dont il est question aux paragraphes 189 et 190 de la section 3 « Exigences de construction et de fonctionnement applicables à l'appareil de contrôle ».

La Fédération de Russie demande des éclaircissements s'agissant des modifications apportées aux dispositions relatives à la marque d'homologation dans l'appendice à l'appendice 1C. Elle constate que la marque d'homologation a été confirmée dans l'annexe de l'AETR et estime qu'il est préférable de ne pas reproduire les mêmes informations dans l'appendice à l'appendice 1C. Elle estime en outre que la mise à jour des informations relatives à la marque d'homologation devrait se faire directement dans l'annexe de l'AETR.

La Fédération de Russie constate que la notion d'« États membres de l'Union européenne » ne figure pas dans le texte de l'AETR, que toutes les Parties contractantes à l'Accord ont le même statut et qu'elles sont en droit de choisir elles-mêmes leur signe distinctif. Par conséquent, elle propose de formuler comme suit le paragraphe 229 de la section 4, « Exigences de fabrication et de fonctionnement applicables aux cartes tachygraphiques » :

229) Le signe distinctif d'une Partie contractante peut être apposé sur tout fond portant les symboles de ladite Partie contractante. Il doit être aisément reconnaissable et conforme aux dispositions de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 ou de la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949.

Comme suite à la vingt-neuvième session du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), la Fédération de Russie propose de modifier le titre de l'article 3 comme suit : « Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports routiers effectués par des véhicules en provenance d'États qui ne sont pas Parties contractantes ou dans des cas de force majeure empêchant des Parties contractantes d'appliquer les dispositions de l'Accord sur leur territoire ».

Ajouter à l'article 3 le nouvel alinéa 3, libellé comme suit :

3. a) Toute Partie contractante à l'Accord se trouvant dans une situation de force majeure qui l'empêche d'appliquer sur son territoire les dispositions de l'article 10 de l'Accord relatives aux transports internationaux par route effectués par un quelconque moyen de transport peut déclarer cette situation auprès du secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe.

Cette déclaration doit permettre de déterminer s'il est possible, pour ladite Partie contractante, de se contenter de demander, à chaque contrôle effectué par l'un de ses agents, les feuilles d'enregistrement remplies à la main par les membres de l'équipage pour la journée en cours et les 28 jours civils précédents, plutôt que d'avoir recours aux appareils de contrôle ou aux cartes de conducteur prévus à l'annexe du présent Accord tel que modifié.

b) Lorsque la Partie contractante fait la déclaration mentionnée à l'alinéa a) ci-dessus, elle indique les mesures prises pour remédier à la situation dans laquelle elle se trouve et la période durant laquelle la déclaration est applicable. La période maximale d'application ne doit pas dépasser deux ans.

c) Le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe informe officiellement les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes de la situation mentionnée à l'alinéa a) ci-dessus et de la publication au Journal officiel des Communautés européennes d'une déclaration de la Partie contractante concernée ; en parallèle, il communique l'information au Secrétaire général en joignant un exemplaire des textes pertinents.

d) Les Parties contractantes peuvent souscrire à la déclaration, confirmant ainsi leur accord concernant l'adoption des mesures visées à l'alinéa a) ci-dessus et l'applicabilité desdites mesures sur leur territoire.

La Fédération de Russie appelle l'attention sur l'introduction, dans le texte de l'AETR, de clauses donnant aux Parties contractantes le droit de convenir, par une déclaration de ce type ou par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux ad hoc, d'appliquer des dispositions moins strictes que celles de l'AETR.

La Fédération de Russie est d'avis que les modifications suivantes devraient être apportées au texte de l'appendice 1C :

Dans la section « Introduction » de l'appendice 1C, il est dit que le tachygraphe de première génération est conforme aux exigences de l'appendice 1B. Cependant, l'appendice 1B contient des dispositions portant sur la construction, l'essai, l'installation et le contrôle du matériel d'enregistrement numérique, et non des tachygraphes de première génération. La Fédération de Russie propose de réviser les sections « Introduction » et

« Définitions » en fonction des termes de l'Accord et de l'appendice 1B, et d'introduire les définitions nouvellement adoptées dans la section « Définitions ». Dans la même sous-section, il est dit que le tachygraphe numérique de première génération a déjà été mis en service sur le territoire des Parties contractantes et qu'il peut être utilisé jusqu'à la fin de sa durée de vie pour les transports intérieurs. La Fédération de Russie estime que les Parties contractantes sont libres d'établir leurs propres dispositions en ce qui concerne les transports intérieurs.

On trouve dans la section « Définitions », à l'entrée ff), une définition du terme « norme ouverte » ; or ce terme n'est pas employé dans le texte de l'appendice 1C. La Fédération de Russie demande qu'on lui explique la raison pour laquelle ce terme doit être ajouté ou bien qu'on exclue ce dernier de la liste des définitions. Inversement, la section « Définitions » ne contient pas de définition pour certains termes employés dans le texte, notamment pour les termes suivants : appareil de contrôle, unité embarquée et carte numérique.

L'exigence MIG_003 (section « Dispositions générales » du sous-appendice 15) décrit la procédure qui permet de mettre fin à l'utilisation des cartes tachygraphiques de la première génération. La Fédération de Russie propose de compléter cette disposition en précisant que ladite procédure ne peut être appliquée qu'après accord des Parties contractantes au sein du Groupe de travail.

L'exigence 244 (sect. 4, « Exigences de fabrication et de fonctionnement applicables aux cartes tachygraphiques ») reprend mot pour mot l'exigence 188 de l'appendice 1B, laquelle renvoie à la note de bas de page suivante : « Le texte de référence dans l'UE est la directive 95/54/CE de la Commission, du 31 octobre 1995, portant adaptation au progrès technique de la directive 72/245/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la suppression des parasites radioélectriques produits par les moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur (JO L 266 du 8/11/1995). ». La Fédération de Russie estime qu'il convient de conserver la note de bas de page dans l'appendice 1C.

La Fédération de Russie appelle l'attention sur le classement des dispositions énoncées dans les sections de l'appendice 1C, y compris entre les sections.

La Fédération de Russie demande que les dispositions et les renvois qui ne contiennent aucun texte soient complétés ou supprimés de l'appendice 1C. Par commodité, les dispositions et renvois concernés sont présentés dans le tableau ci-dessous :

<i>Page (dans la version anglaise)</i>	<i>Texte</i>	<i>Observations</i>
24	(aaa) Reserved	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
67	(237) Reserved	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
69	4.5.1 Elementary files for identification and card management	Ce point ne contient qu'un titre.
95	(424) Reserved	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
159	2.84. Reserved for future use	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
183	2.160. Reserved for future use	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
219	2.230. Reserved for future use 2.231. Reserved for future use	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.

<i>Page (dans la version anglaise)</i>	<i>Texte</i>	<i>Observations</i>
444	General Note: the keys described in this section are used for mutual authentication and secure messaging between vehicle units and tachograph cards and between vehicle units and external GNSS facilities. These processes are described in detail in chapters 0 and 0 of this sub-appendix	Les chapitres mentionnés n'existent pas.
556	the Communication – exchange of information/data between a DSRC-REDCR and a DSRCVU according to section 0 in a master-slave relationship to obtain the Data.	La section mentionnée n'existe pas.
595	5.5. Reserved for future use	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
598	DSC_78 Reserved for future use	Ce point est réservé. Il ne contient pas de texte.
