



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8
22 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DU COMMERCE
Centre pour la facilitation du commerce
et les transactions électroniques

Quatorzième session
Genève, 15–17 juin 2008
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**FAITS NOUVEAUX ATTRIBUABLES AUX GROUPES D'EXPERTS:
RÉSULTATS ATTENDUS ET PRIORITÉS**

VERSION RÉVISÉE DE LA RECOMMANDATION N° 11

**ASPECTS DOCUMENTAIRES DU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

Note du secrétariat*

Résumé

Le Groupe de travail des procédures du commerce international soumet pour approbation par la Plénière la présente version révisée de la Recommandation n° 11 du CEFACT-ONU.

* Le présent document a été soumis tardivement faute de ressources.

I. INTRODUCTION

1. En 1978, le Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE a approuvé la Recommandation n° 11 intitulée «Aspects documentaires du transport international de marchandises dangereuses», dans laquelle il préconisait d'harmoniser les prescriptions relatives aux renseignements à fournir et de simplifier les procédures documentaires concernant le transport de matières dangereuses. Il a recommandé aux gouvernements et aux organisations internationales chargées d'établir ou d'appliquer les conventions et règlements pertinents que des mesures soient prises pour atteindre ces objectifs. Le Groupe de travail est convenu de passer en revue, à intervalles réguliers, les mesures nationales et internationales prises en vue de l'application de la Recommandation approuvée.

2. La Recommandation n° 11 a été révisée en 1995 pour prendre en compte les principales modifications apportées aux instruments applicables au transport maritime, aérien, routier ou ferroviaire de marchandises dangereuses. Le document révisé formulait des recommandations dans deux domaines: les renseignements requis (données effectivement consignées sur le formulaire de renseignements pour les marchandises dangereuses) et les moyens effectifs de transférer ces données, par document sur papier ou par échange de données informatisé (EDI).

3. En 2005, le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), qui a succédé au Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international de la CEE, a engagé une nouvelle révision de la Recommandation n° 11 pour prendre en compte les importants progrès réalisés entre-temps en matière d'harmonisation aux niveaux international et régional.

II. RECOMMANDATION

4. Le CEFACT-ONU, à la dixième session de son Forum à Dublin (Irlande), est convenu de formuler les recommandations ci-après à l'intention des gouvernements et des organisations internationales chargées d'établir ou d'administrer les conventions et les règlements sur le transport des marchandises dangereuses pour que ceux-ci prennent des mesures en vue d'harmoniser les prescriptions relatives aux renseignements à fournir:

a) L'harmonisation entre les différents modes de transport de l'ensemble des renseignements à inclure dans les documents concernant les marchandises dangereuses devrait être poursuivie en tant que tâche prioritaire. Elle devrait être menée conformément à la version la plus récente des recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (ci-après dénommées le «Règlement type de l'ONU»), étant entendu que des renseignements complémentaires peuvent être requis au titre des instruments à appliquer aux différents modes de transport – tels que le Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les instruments techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

b) Les éléments de données requis pour identifier les marchandises devraient être normalisés pour les différents modes de transport. Il faudrait suivre la séquence décrivant les marchandises dangereuses dans le Règlement type de l'ONU pour faciliter une transcription et une reconnaissance correctes des données (numéro ONU, désignation officielle de transport, informations sur le classement indiquant la classe et/ou la division du danger principal, la classe et/ou la division du danger subsidiaire, le cas échéant, et le groupe d'emballage, le cas échéant);

c) Dans les cas qui s'y prêtent, la formulation unique retenue dans le Règlement type de l'ONU devrait être adoptée pour le texte de la déclaration juridique si une telle déclaration est requise dans les règlements et conventions régissant les différents modes de transport:

«Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, étiqueté, placardé et, à tous égards, bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables.»;

d) Il devrait être possible de tirer des éléments de données tous les renseignements relatifs aux mesures à prendre en cas d'urgence. Il ne devrait pas être nécessaire d'introduire manuellement sur les documents d'autres renseignements ou codes;

e) Un formulaire de déclaration de marchandises dangereuses fourni pour un mode de transport donné, qu'il s'agisse d'un message électronique (EDI) ou d'un document papier, devrait être valable pour les modes de transport suivants dans le cadre d'opérations de transport multimodal;

f) Dans toute la mesure possible, les renseignements, les éléments de données et, s'il y a lieu, la déclaration concernant les marchandises dangereuses devraient être inclus dans un document de transport ou de manutention existant ou combinés à celui-ci;

g) Lorsqu'il n'est pas possible d'inclure les renseignements sur les marchandises dangereuses dans un document existant, le formulaire utilisé devrait être conforme au modèle décrit dans le Règlement type de l'ONU (formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses);

h) Les règlements et conventions ne devraient pas exclure la transmission de renseignements sur les marchandises dangereuses par des moyens électroniques tels que l'EDI et, s'il existe des obstacles juridiques, qu'ils soient nationaux ou internationaux, ils devraient être supprimés. Dans la mesure du possible, ce mode de transfert de l'information devrait être activement encouragé;

i) Dans les cas où des renseignements complémentaires spéciaux sont exigés, les règlements et conventions devraient permettre de faire figurer les données nécessaires dans le document de transport de marchandises dangereuses lui-même, plutôt que dans un document distinct.

III. NOTE EXPLICATIVE

LIGNES DIRECTRICES APPLICABLES À LA RECOMMANDATION N° 11

a) **L'harmonisation entre les différents modes de transport de l'ensemble des renseignements à inclure dans les documents concernant les marchandises dangereuses devrait être poursuivie en tant que tâche prioritaire. Elle devrait être menée conformément à la version la plus récente des recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (ci-après dénommées le «Règlement type de l'ONU»), étant entendu que des renseignements complémentaires peuvent être requis au titre des instruments à appliquer aux différents modes de transport – tels que le code IMDG de l'OMI et les instruments techniques de l'OACI;**

5. Toutes les parties intervenant dans les opérations de transport de matières dangereuses tireraient parti d'une simplification et d'une harmonisation des prescriptions énoncées dans les règlements nationaux et internationaux concernant les documents à fournir et les procédures à suivre. Il en résulterait un moindre risque d'endommagement des marchandises et du matériel, moins de retards dans l'acheminement marchandises ainsi que dans l'établissement et la réception des documents et enfin une diminution des frais d'écriture et des coûts administratifs. Il est donc essentiel de progresser en la matière pour que les processus du commerce mondial soient simples, transparents et efficaces.

6. Pour aider les pays à rationaliser et à normaliser les aspects documentaires du transport de matières dangereuses, la version initiale de la Recommandation n° 11 proposait un modèle normalisé de présentation et de contenu et préconisait d'utiliser un formulaire unique pour tous les modes de transport ainsi qu'entre toutes les parties intervenant dans l'acheminement des marchandises. Depuis la dernière révision de la Recommandation n° 11, le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social de l'ONU a pris d'importantes dispositions visant à harmoniser les prescriptions générales applicables à tous les modes de transport, en modifiant les recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU). Le Règlement type de l'ONU énonce un ensemble de dispositions fondamentales permettant d'établir sur une base uniforme des règlements nationaux et internationaux s'appliquant aux divers modes de transport, tout en laissant une souplesse suffisante pour les adapter aux cas particuliers. La structure des principaux instruments juridiques régissant le transport international de marchandises dangereuses cadre avec celle du Règlement type de l'ONU. Ces principaux instruments sont les suivants: Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG de l'Organisation maritime internationale), Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale), Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID, annexe C à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)). Le Règlement type de l'ONU traite des aspects documentaires du transport des marchandises dangereuses et propose une approche harmonisée (un «modèle») pour les documents de transport, le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule et les renseignements sur les mesures d'urgence¹.

b) Les éléments de données requis pour identifier les marchandises devraient être normalisés pour les différents modes de transport. Il faudrait suivre la séquence décrivant

¹ Voir le chapitre 5.4 du Règlement type de l'ONU. Au moment de la publication de la révision 2 de la Recommandation n° 11 du CEFACT-ONU, le Règlement type (recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, quatorzième édition révisée) a été publié par l'ONU sous le numéro d'identification suivant : numéro de vente F.05.VIII.1. ISBN 92-1-139106-7 (édition complète des deux volumes), ISSN 1014-5753. Il est également accessible à partir du site Web de la CEE (http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev14/14files_f.html). Il est amendé et mis à jour tous les deux ans aux sessions du Comité d'experts conformément aux résolutions du Conseil économique et social.

les marchandises dangereuses dans le Règlement type de l'ONU pour faciliter une transcription et une reconnaissance correctes des données (numéro ONU, désignation officielle de transport, informations sur le classement indiquant la classe et/ou la division du danger principal, la classe et/ou la division du danger subsidiaire, le cas échéant, et le groupe d'emballage, le cas échéant);

7. Cette partie de la Recommandation n° 11 spécifie que les renseignements à fournir pour les différents modes de transport doivent correspondre aux éléments ci-après énumérés dans le Règlement type de l'ONU: numéro ONU, désignation officielle de transport, informations sur le classement indiquant la classe et/ou la division du danger principal, la classe et/ou la division du danger subsidiaire, le cas échéant, et le groupe d'emballage, le cas échéant.

8. Grâce à cette séquence descriptive, les documents de transport présentant les informations essentielles sur les risques liés à l'acheminement des marchandises.

c) Dans les cas qui s'y prêtent, la formulation unique retenue dans le Règlement type de l'ONU devrait être adoptée pour le texte de la déclaration juridique si une telle déclaration est requise dans les règlements et conventions régissant les différents modes de transport.

«Je déclare que le contenu de ce chargement est décrit ci-dessus de façon complète et exacte par la désignation officielle de transport et qu'il est convenablement classé, emballé, marqué, étiqueté, placardé et, à tous égards, bien conditionné pour être transporté conformément aux réglementations internationales et nationales applicables.»;

9. Le transport de marchandises dangereuses nécessite parfois une certification ou une déclaration attestant que l'envoi est acceptable en vue du transport et que les marchandises sont convenablement emballées, marquées, étiquetées et, à tous égards, bien conditionnées pour être transportées conformément aux règlements applicables. Que la déclaration de marchandises dangereuses fasse l'objet d'un document distinct ou qu'elle soit incorporée au texte d'un document de transport ou de manutention des marchandises, son libellé est important tant du point de vue juridique que pratique. Dans la plupart des cas, les déclarations requises en vertu de diverses conventions et réglementations ont une signification analogue ou identique, mais elles sont rédigées en des termes différents. Pour résoudre les problèmes liés au transport multimodal, le Règlement type de l'ONU propose pour une telle notification une formulation normalisée qui devrait être adoptée pour le texte de la déclaration juridique dans tous les règlements et conventions régissant les différents modes de transport.

d) Il devrait être possible de tirer des éléments de données tous les renseignements relatifs aux mesures à prendre en cas d'urgence. Il ne devrait pas être nécessaire d'introduire manuellement sur les documents d'autres renseignements ou codes.

10. Il faut veiller à ce que les renseignements appropriés indiquant les mesures d'urgence à prendre en cas d'accident ou d'incident survenant pendant le transport de marchandises dangereuses soient disponibles immédiatement et à tout moment. Ces renseignements devraient apparaître séparément des colis contenant des marchandises dangereuses et être aisément et directement accessibles en cas d'accident ou d'incident.

11. Les renseignements pour les cas d'urgence peuvent être tirés des informations sur les marchandises dangereuses qui figurent déjà dans les éléments de données préconisés dans le Règlement type (numéro ONU, désignation officielle de transport et informations sur le classement, par exemple). Il existe des documents distincts dans lesquels les renseignements sur les mesures à prendre en cas d'urgence renvoient aux numéros ONU et aux désignations officielles de transport. Des documents de cette nature ont été établis par l'OACI («Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incident d'aviation concernant les marchandises dangereuses»), l'OMI («Consignes d'urgence pour les navires transportant des marchandises dangereuses») et «Guide des soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accident dû à des marchandises dangereuses») ainsi que certains gouvernements pour les transports intérieurs (par exemple le Guide des mesures d'urgence élaboré par les États-Unis d'Amérique, le Canada et le Mexique).

e) Un formulaire de déclaration de marchandises dangereuses fourni pour un mode de transport donné, qu'il s'agisse d'un message électronique (EDI) ou d'un document papier, devrait être valable pour les modes de transport suivants dans le cadre d'opérations de transport multimodal.

12. L'utilisation d'un seul formulaire pour tous les modes de transport permet non seulement de réduire le nombre de documents requis pour le transport de matières dangereuses, mais aussi de diminuer le risque d'erreurs et d'éviter d'avoir à transcrire plusieurs fois les mêmes données.

13. On peut appliquer les prescriptions de cette partie de la Recommandation n° 11 en utilisant la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses dont il est question à l'alinéa g du paragraphe 4 de la présente Recommandation. Une fois que l'expéditeur a rempli cette formule-cadre et les autres documents appropriés, aucune partie ne devrait avoir à retranscrire les données techniques, à les modifier ou à les reporter sur un autre document. En cas de changement de transporteur ou de mode de transport pendant l'acheminement d'un envoi, c'est au transporteur qui assure la suite de l'acheminement des marchandises qu'il appartient de remplir la case «transporteur» en indiquant son nom et son adresse.

14. Il est recommandé de ne pas exiger, pour les opérations de transport multimodal, plus de six exemplaires de la formule-cadre. L'hypothèse retenue est que, pour un seul et même envoi, on n'utiliserait probablement pas plus de quatre modes de transport et que, si un mode est à nouveau utilisé à une étape ultérieure de la chaîne de transport, il ne serait ni pratique ni réaliste de recommander de fournir d'autres exemplaires. Si des exemplaires supplémentaires devaient être conservés par le destinataire ou toute partie autre que l'autorité compétente, il faudrait faire des photocopies. Il en irait de même lorsque l'autorité n'exige pas une signature originale.

15. L'autre question liée à l'utilisation et à la destination des divers exemplaires de la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses est celle des données qui varient selon le mode de transport. Il s'agit notamment des renseignements à faire figurer dans les cases «transporteur», «navire/vol, numéro et date», «port/aéroport de chargement» et «port/aéroport de déchargement». Le changement de mode de transport risque fort de s'accompagner d'un changement de transporteur, entre autres, d'où la nécessité d'indiquer parfois dans ces cases un nom et une adresse différents sur chaque exemplaire du formulaire. Face à cette éventualité, il faut, lorsque le document se présente sous forme d'une liasse de formulaires autocopiants, «neutraliser» les cases en question pour que les données n'apparaissent que sur la première feuille.

f) Dans toute la mesure possible, les renseignements, les éléments de données et, s'il y a lieu, la déclaration concernant les marchandises dangereuses devraient être inclus dans un document de transport ou de manutention existant ou combinés à celui-ci.

16. Le fait d'associer les renseignements sur les marchandises dangereuses à un document de transport ou de manutention existant permet de réduire le nombre de documents à fournir et, partant, de limiter les risques et les coûts liés aux documents et aux procédures.

17. Selon le Règlement type de l'ONU, un document de transport de marchandises dangereuses peut avoir une forme quelconque, à condition de contenir tous les renseignements requis. Ce document peut être celui qu'exigent déjà d'autres règlements de transport en vigueur². Les renseignements sur le transport de marchandises dangereuses peuvent être inclus dans un document de transport ou de manutention existant, ou associés à celui-ci, à condition que ces renseignements soient faciles à identifier, lisibles et valables à long terme. Ces renseignements pourraient par exemple figurer sur les formulaires suivants:

- a) Demande d'expédition de marchandises;
- b) Instructions d'expédition de marchandises à l'exportation ou formulaire de réservation de fret pour transport multimodal utilisé par de nombreuses sociétés de transport multimodal;
- c) Documents de manutention de marchandises – par exemple déclaration d'expédition pour réservation de fret, livraison à quai et pointage;
- d) Déclaration de marchandises dangereuses, conformément à la règle VII/5.5 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) au paragraphe 3 de la règle 4 de l'annexe III de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) et à la norme 2 de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL 65);
- e) Ordre de chargement de l'armateur. Il peut s'agir d'un exemplaire supplémentaire du document contenant les renseignements sur les marchandises dangereuses, qui est renvoyé à l'expéditeur une fois que le transporteur y a inscrit l'autorisation et les instructions de livraison à quai;

² La «note CMR» est un exemple de lettre de voiture pour les transports routiers largement utilisée. La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) dresse la liste des données que la lettre de voiture doit comporter et indique les conditions uniformes régissant le contrat de transport international de marchandises par la route, notamment en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur. De même, de nombreuses autres conventions régissant le contrat de transport (telles que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS)) exigent d'autres documents que ceux spécifiquement liés au transport de marchandises dangereuses.

f) Le document de transport principal, c'est-à-dire la lettre de voiture pour les transports routiers, la lettre de voiture ferroviaire, la lettre de transport maritime, la lettre de transport aérien, le connaissement ou le document de transport multimodal conformément aux règles de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et de la Chambre de commerce internationale (CCI) applicables aux documents de transport multimodal.

18. Le Règlement type de l'ONU spécifie, comme l'exige le code IMDG, que lorsque des colis contenant des marchandises dangereuses sont chargés ou emballés dans un conteneur ou un véhicule pour le transport par voie maritime, les responsables de cette opération doivent fournir un «certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule» indiquant le ou les numéros d'identification du conteneur ou du véhicule et attestant que l'opération a été menée conformément aux prescriptions énoncées dans le Règlement type de l'ONU. Il indique en outre qu'un document unique peut rassembler les renseignements devant figurer dans le document de transport des marchandises dangereuses et dans le certificat d'emportage du conteneur ou du véhicule; si cela n'est pas possible, ces documents doivent être attachés l'un à l'autre.

g) Lorsqu'il n'est pas possible d'inclure les renseignements sur les marchandises dangereuses dans un document existant, le formulaire utilisé devrait être conforme au modèle décrit dans le Règlement type de l'ONU (formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses).

19. Du fait d'exigences liées à tel ou tel mode de transport ou à l'acheminement multimodal, il peut être impossible d'inclure, conformément aux prescriptions de l'alinéa *f* du paragraphe 4 ci-dessus, des renseignements, des éléments de données ou, s'il y a lieu, une déclaration concernant les marchandises dangereuses dans les documents de transport existants. En pareil cas, la documentation relative aux marchandises dangereuses peut néanmoins être simplifiée et harmonisée grâce à l'utilisation de la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses proposée dans le Règlement type de l'ONU.

20. Celle-ci est entièrement alignée sur la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux, élaborée en 1973 en vue de fournir aux pays une base internationale pour la normalisation des documents utilisés dans le commerce et les transports internationaux et pour une représentation visuelle de ces documents³. La partie centrale du formulaire permet de décrire les marchandises transportées et de présenter les renseignements relatifs aux risques avec le maximum de souplesse, ce qui est conforme aux prescriptions relatives aux données énoncées dans les différents règlements modaux. Il y a dans la marge gauche du formulaire une brève annotation appelant l'attention sur les renseignements complémentaires à fournir ainsi que sur la nécessité de satisfaire aux règlements applicables aux différents modes de transport. Outre les renseignements indiqués, on pourrait faire figurer aussi des indications complémentaires sur la manière de remplir le formulaire. La formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses a non seulement pour fonction de servir de formulaire de déclaration de matières dangereuses, mais fait également office de certificat d'emportage et de reçu de l'organisation destinataire.

³ Pour plus d'informations, on consultera le document *UN Layout Key for Trade Documents – Guidelines for Applications*, à l'adresse suivante:

http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf.

h) Les règlements et conventions ne devraient pas exclure la transmission de renseignements sur les marchandises dangereuses par des moyens électroniques tels que l'EDI, et s'il existe des obstacles juridiques, qu'ils soient nationaux ou internationaux, ils devraient être supprimés. Dans la mesure du possible, ce mode de transfert de l'information devrait être activement encouragé.

21. Le Règlement type, le code IMDG et les instructions techniques de l'OACI n'excluent pas l'utilisation de techniques de transmission fondées sur le traitement électronique de l'information (TEI) et l'échange de données informatisé (EDI), à l'appui de la documentation sur papier. La Convention de l'OMI de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL), telle que modifiée, encourage également les pouvoirs publics et les autres parties concernées à recourir aux techniques d'échange de données informatisé pour faciliter les processus de dédouanement. Dans le même ordre d'idées, selon l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), ces techniques sont autorisées en complément, mais aussi en remplacement de la documentation sur papier, à condition que les procédures utilisées pour la saisie, le stockage et le traitement des données électroniques permettent de satisfaire, de manière au moins équivalente à l'utilisation de documents sur papier, aux exigences juridiques en matière de force probante et de disponibilité des données en cours de transport.

22. La Recommandation n° 11 encourage les pays à utiliser l'échange électronique de données, qui s'avère souvent plus efficace et plus fiable.

i) Dans les cas où des renseignements complémentaires spéciaux sont exigés, les règlements et conventions devraient permettre de faire figurer les données nécessaires dans le document de transport de marchandises dangereuses lui-même, plutôt que dans un document distinct.

23. Des renseignements complémentaires spéciaux peuvent être exigés pour le transport de certaines matières dangereuses, par exemple pour le transport de matières radioactives ou en cas d'exception gouvernementale. Certaines prescriptions de ce type figurent dans le document de transport (par exemple diverses déclarations exigées par le RID ou l'ADR). D'autres (certificats de résistance aux intempéries, déclarations de classement approuvé par l'autorité compétente, certificats d'agrément, certificats d'exemption, etc.) viennent parfois en sus du document de transport. Dans la formule-cadre pour le transport multimodal de marchandises dangereuses, une annotation succincte dans la marge gauche appelle l'attention des personnes qui remplissent les formulaires sur le fait que des renseignements particuliers doivent être fournis dans les cas décrits ci-dessus. Des renseignements complémentaires susceptibles de faciliter le transport de marchandises dangereuses peuvent aussi, s'il y a lieu, être incorporés dans les documents de transport.
