



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Rapport du Groupe de travail sur sa quatre-vingt-treizième session

tenue à Genève du 6 au 8 novembre 2012

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	6	3
III. Soixante-quatorzième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)	7-8	3
IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	9-10	4
A. État de l'Accord	9	4
B. Protocole d'amendement de 1993	10	4
V. Interprétation de l'ADR (point 4 de l'ordre du jour)	11-19	4
A. Formation des conducteurs pour la classe 7.....	11	4
B. Champ d'application du 5.5.3	12-14	4
C. Formation en matière de sûreté	15-16	5
D. Section 9.7.9 et transport du No ONU 0331	17-18	5
E. Interprétation de l'expression «retiré de la circulation» / «taken out of service»	19	6
VI. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour).....	20-24	6
A. Textes adoptés par la Réunion commune à sa session de printemps 2012	20	6
B. Corrections aux annexes A et B de l'ADR telles que modifiées par les amendements entrant en vigueur le 1 janvier 2013	21	6
C. Accréditation des organismes de contrôle	22-24	6

VII. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour).....	25-36	7
A. Construction et agrément des véhicules.....	25-27	7
B. Propositions diverses.....	28-36	7
1. Sous-sections 8.1.4.4 et 8.1.4.5.....	28	7
2. Dispositifs pour additifs.....	29	8
3. Dimension des panneaux orange au 5.3.2.2.1.....	30-31	8
4. Conteneurs pour vrac souples.....	32-34	8
5. Formation des conducteurs.....	35	9
6. Correction au 3.4.13 b).....	36	9
VIII. Projet de feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR (point 7 de l'ordre du jour).....	37-38	9
IX. Programme de travail (point 8 de l'ordre du jour).....	39-40	9
A. Quatre-vingt-quatorzième session.....	39	9
B. Programme de travail pour 2014-2015.....	40	10
X. Élection du bureau pour 2013 (point 9 de l'ordre du jour).....	41	10
XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	42	10
XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour).....	43	10
Annexes		
I. Projet d'amendements pour entrée en vigueur le 1 janvier 2015.....		11
II. Corrections aux annexes A et B de l'ADR telles que modifiées par les amendements entrés en vigueur le 1 janvier 2013 (notification dépositaire C.N.566.2012.TREATIES-XI.B.14).....		13
III. Corrections à la publication ECE/TRANS/225 (ADR 2013).....		14
IV. Feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR.....		15
V. Programme de travail pour 2014-2015.....		22

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingt-troisième session du 6 au 8 novembre 2012 sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et la vice-présidence de Mme A. Roumier (France).
2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse et Ukraine.
3. L'Union européenne était représentée.
4. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée: l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), l'Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGCA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), la Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (CENCC) et Global Express Association (GEA).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/216 et Add.1 (Secrétariat)

Documents informels: INF.1, INF.2/Rev.1 et INF.12 (Secrétariat)

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.20 ainsi que du retrait du document ECE/TRANS/WP.15/2012/17.

III. Soixante-quatorzième session du comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/224 (secrétariat)

7. Le Groupe de travail a noté les conclusions des délibérations du Comité sur sa soixante-quatorzième session.
8. Le Groupe de travail a également noté que des travaux sont en cours au sein de la Commission d'experts du RID en ce qui concerne l'harmonisation entre le RID et l'annexe 2 de l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS) et qu'il sera informé prochainement des résultats de ces travaux et des éventuelles conséquences sur le RID et l'ADR.

IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

Document informel: INF.6 (secrétariat)

9. Le Groupe de travail a noté que les amendements adoptés au cours des deux dernières années (ECE/TRANS/WP.15/213, Corr.1 et Corr.2 et ECE/TRANS/WP.15/213/Add.1 et Corr.1) ont été proposés aux Parties contractantes par le Gouvernement du Portugal et sont réputés acceptés pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013 (notifications depositaires C.N.344.2012.TREATIES du 1er juillet 2012 et C.N.566.2012.TREATIES du 2 octobre 2012).

B. Protocole d'amendement de 1993

10. Le Groupe de travail a noté qu'il reste toujours quinze pays (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine) qui n'ont pas déposé l'instrument juridique approprié pour que le Protocole puisse entrer en vigueur et a encouragé ces pays à prendre les mesures nécessaires pour ratifier ou accéder à ce Protocole afin de permettre son entrée en vigueur.

V. Interprétation de l'ADR (point 4 de l'ordre du jour)

A. Formation des conducteurs pour la classe 7

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/12 (Suisse)

Document informel: INF.16 (Suisse)

11. Le Groupe de travail a confirmé que, suivant la rédaction actuelle du chapitre 8.2 de l'ADR applicable depuis le 1er janvier 2011, les matières et objets pour lesquels un cours de spécialisation est requis conformément au 8.2.1.4 ne peuvent pas être incluses dans le champ d'application d'un cours de formation de base limité à certaines marchandises dangereuses ou à une ou plusieurs classes (cours de formation de base restreints). Cette possibilité pourra être étudiée sur la base de nouvelles propositions et en tenant compte du retour d'expérience des pays ayant mis en place des cours de formation de base restreints (voir également paragraphe 35).

B. Champ d'application du 5.5.3

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/16 (Suisse)

Document informel: INF.17 (GEA)

12. Le Groupe de travail était d'avis que la section 5.5.3 ne s'applique que lorsque le risque d'asphyxie est avéré dans l'unité de transport et qu'il appartient aux intervenants concernés (notamment à l'expéditeur), d'évaluer ce risque en tenant compte des dangers présentés par les matières utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement mais également des quantités concernées et types de conditionnement (vrac, colis) utilisés.

13. Le Groupe de travail a appuyé l'intention du représentant de la Suisse de présenter une proposition de modification des textes applicables en ce sens au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

14. Plusieurs délégations ont également souligné la nécessité de préciser les intervenants auxquels incombe l'obligation d'évaluer le risque d'asphyxie.

C. Formation en matière de sûreté

Document informel: INF.4 (Allemagne)

15. Le Groupe de travail était d'avis qu'il convenait de distinguer la formation générale relative à la sûreté qui était prévue dans le cours de formation de base des conducteurs (8.2.2.3.2) et dans les formations des personnels non conducteurs (chapitre 1.3 et 1.10.2) afin de les sensibiliser à la sûreté et la formation spécifique relative au plan de sûreté de chaque entreprise concernée. Cette formation spécifique, susceptible de contenir des informations confidentielles, est délivrée directement sous la responsabilité des entreprises suivant l'organisation prévue par le plan de sûreté en ce qui concerne le public concerné et le contenu.

16. Des recommandations existent pour les entreprises et les organismes de formation en ce qui concerne la préparation et la délivrance des cours généraux de sensibilisation à la sûreté¹.

D. Section 9.7.9 et transport du No ONU 0331

Document informel: INF.10 (Suède)

17. La plupart des délégués qui se sont prononcés était d'avis que les extincteurs automatiques pour le compartiment moteur peuvent être installés après l'homologation de type des véhicules-citernes EX/III sans que ceci ne modifie la validité du certificat d'agrément, cela peut être indiqué par une mention au No 11 du certificat. Le Groupe de travail a noté toutefois que la prescription du 9.7.9.1 concerne le châssis-cabine plutôt que la caisse des véhicules et qu'il serait éventuellement envisageable de transférer cette prescription au chapitre 9.2 bien qu'elle ne concerne qu'un nombre très restreint de véhicules et qu'il ne paraisse pas nécessaire de prévoir une homologation de type pour les quelques véhicules complets concernés.

18. Le Groupe de travail a également confirmé que l'ADR ne définit pas le type d'extincteur automatique pour le compartiment moteur prévu au 9.7.9 et les délégations qui se sont prononcées à ce sujet ont indiqué qu'il n'existe pas de norme reconnue applicable spécifiquement au transport des marchandises dangereuses.

¹ Par exemple, le document du Royaume-Uni «Guidance document for the design and delivery of security awareness training for the carriage of dangerous goods by road» (<http://assets.dft.gov.uk/publications/security-of-dangerous-goods-by-road/dangerous-goods-road-training.pdf>), ou les lignes directrices communes publiées par l'industrie «Industry guidelines for the security of the transport of dangerous goods by road» (<http://www.cefic.org/Industry-support/Responsible-Care-tools-SMEs/4-Security/Guidelines-for-the-security-of-the-transport-of-dangerous-goods-by-road/>).

E. Interprétation de l'expression «retiré de la circulation» / «taken out of service»

Document informel: INF.13 (Roumanie)

19. Le Groupe de travail est convenu qu'il n'y a pas lieu de modifier les termes «taken out of service» et «retiré de la circulation» au 9.1.3.5. Ce terme désigne des véhicules qui, pour une raison ou pour une autre, ne sont plus autorisés à emprunter la voie publique pour le transport de marchandises dangereuses.

VI. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)

A. Textes adoptés par la Réunion commune à sa session de printemps 2012

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126, annexe III (secrétariat)

20. Les amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1er janvier 2015 adoptés par la Réunion commune à sa session de printemps 2012 ont été entérinés par le Groupe de travail (voir annexe I).

B. Corrections aux annexes A et B de l'ADR telles que modifiées par les amendements entrant en vigueur le 1 janvier 2013

Document informel: INF.7/Rev.1 (secrétariat)

21. Le Groupe de travail a adopté les corrections proposées par la Réunion commune et a demandé au secrétariat de faire le nécessaire pour qu'un rectificatif puisse être publié au plus vite (voir annexe II).

C. Accréditation des organismes de contrôle

Document informel: INF.8 (secrétariat)

22. Le Groupe de travail a étudié la proposition de la Réunion commune visant à modifier, dans divers paragraphes de l'ADR, la référence à la norme EN ISO/IEC 17020:2004 pour tenir compte de la version révisée de cette norme et a conclu que l'adoption de cette proposition pourrait entraîner des problèmes tels que la remise en cause des accréditations délivrées suivant l'ancienne version de la norme. De plus, le Groupe de travail a noté que la version révisée de la norme comporte des modifications de fond et qu'il serait plus prudent que ce point soit à nouveau discuté par le Groupe de travail sur les normes lors de la prochaine session de la Réunion commune. Le Groupe de travail est également convenu que toute proposition de modification de la référence à la norme EN ISO/IEC 17020:2004 devrait être assortie de mesures transitoires appropriées. Le Groupe de travail a notamment regretté que la communication de la Commission européenne 2012/C 149/01 du 25 mai 2012 par laquelle l'utilisation de la version révisée de cette norme était rendue applicable pour les pays membres de l'Union européenne ne prévoyait pas de période transitoire suffisante pour tenir compte du temps nécessaire pour sa mise en œuvre dans le cadre du RID et de l'ADR.

23. Le représentant de l'Union européenne a précisé que, dans le cadre du Nouvel Encadrement Réglementaire (New Legislative Framework), et particulièrement en ce qui

concerne les accréditations conformément au règlement No 765/2008², l'application des normes harmonisées énumérées dans la communication de la Commission européenne 2012/C 149/01 du 25 mai 2012, y compris la version 2012 de la norme EN ISO/IEC 17020, est à considérer comme une des options techniques possibles pour se conformer aux prescriptions essentielles. D'autres normes, y compris des versions antérieures des normes citées, et d'autres solutions techniques peuvent être utilisées pour se conformer à ces prescriptions.

24. Prenant note de cette précision, le Groupe de travail a invité la Commission européenne à clarifier officiellement la portée de la communication en ce sens et à prévoir une période transitoire suffisante, plusieurs délégations ayant souligné que seule la version 2004 de la norme est référencée dans l'ADR.

VII. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour)

A. Construction et agrément des véhicules

Nombre de remorques dans une unité de transport

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/11 (Suède)

Document informel: INF.11 (IRU)

25. Certaines délégations étaient favorables à la proposition de la Suède visant à autoriser les combinaisons de véhicules comprenant des dollys (remorque équipée de sellette d'attelage) pour le transport de marchandises dangereuses dans la mesure où cette possibilité était déjà appliquée depuis plusieurs années dans les pays signataires de l'accord multilatéral M198 et où cette solution permettait de faciliter le transport multimodal.

26. D'autres délégations ont indiqué que les infrastructures routières et la topographie de leur pays ne permettait pas leur utilisation et que de nombreux points restaient à résoudre avant de considérer une telle proposition, notamment en ce qui concerne l'application au transport en citerne, les règles de chargement en commun, la documentation, les restrictions à la circulation dans les tunnels et l'applicabilité des prescriptions techniques de l'ADR par exemple en ce qui concerne le freinage.

27. Le Groupe de travail a souhaité attendre de disposer d'une analyse des risques plus approfondie et du retour d'expérience sur les projets pilotes en cours pour se prononcer et a invité les pays signataires de l'accord multilatéral M198 à renouveler cet accord en attendant qu'une décision soit prise sur ce sujet.

B. Propositions diverses

1. Sous-sections 8.1.4.4 et 8.1.4.5

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/10 (Suède)

28. La proposition de la Suède, visant à clarifier les paragraphes 8.1.4.4 et 8.1.4.5 a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe I).

² Règlement (CE) No 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) no 339/93 du Conseil

2. Dispositifs pour additifs

Documents: ECE/TRANS/WP.15/2012/13 (Belgique)
et ECE/TRANS/WP.15/2012/18 (Suisse)

Document informel: INF.15 (Autriche)

29. L'étude des textes proposés par le groupe de travail informel de la Réunion commune sur les dispositifs pour additifs sur les citernes (Bonn, 9-10 février 2012) a suscité de nombreux commentaires techniques et des questions de principes notamment en ce qui concerne les éventuelles interactions avec la disposition spéciale 363. Le Groupe de travail, considérant qu'il était prématuré de prendre une décision à ce stade, a souhaité que le travail se poursuive au sein du Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune qui devra aussi prendre en considération les modifications proposées dans le document ECE/TRANS/WP.15/2012/18 et dans le document informel INF.15. Les délégations qui ont émis des réserves et toute délégation qui le souhaiterait pourront également transmettre leurs commentaires par écrit au secrétariat pour information du Groupe de travail sur les citernes. Les représentants des industries concernées, qui avaient initié ce travail, sont invités à le poursuivre et à offrir l'expertise nécessaire au Groupe de travail sur les citernes à cet effet.

3. Dimension des panneaux orange au 5.3.2.2.1

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/14 (Suisse)

Document informel: INF.19 (Roumanie)

30. Selon la plupart des délégations qui se sont prononcées il revient aux constructeurs des véhicules de transport de marchandises de prendre les mesures nécessaires pour permettre la signalisation prévue au 5.3.2 sur ces véhicules. La présence de panneaux orange de taille suffisante est importante pour la signalisation des dangers et les cas où l'utilisation de panneaux orange de taille réduite est permise devraient rester réservés aux petits véhicules. Après discussion, la proposition de la Suisse et la proposition de la Roumanie ont été retirées.

31. La représentante de la Hongrie a rappelé qu'elle comptait présenter une proposition visant à clarifier le texte en ce qui concerne les dimensions des panneaux orange. Les travaux en cours au sein du Sous-Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses de l'ONU relatifs à l'harmonisation de la signalisation des dangers ne couvrant pas le cas des panneaux orange, et le RID ne prévoyant pas de dimension réduite pour la signalisation, cette proposition pourra être présentée directement au Groupe de travail à la prochaine session.

4. Conteneurs pour vrac souples

Documents informels: INF.3, INF.3/Add.1 et INF.18 (IDGCA)

32. Le Groupe de travail a noté la décision de la Réunion commune de former un groupe de travail informel afin notamment d'étudier de façon coordonnée pour les trois modes de transport terrestre les conditions opérationnelles qui pourraient être prévues pour le transport effectif de ces conteneurs dans des véhicules routiers, wagons et bateaux de navigation intérieure, et formuler des propositions à cet effet qui pourront être examinées par les organes compétents.

33. Le représentant de l'IDGCA a indiqué qu'une réunion de ce groupe informel se tiendrait pendant la dernière semaine de mai 2013 à Saint-Petersbourg.

34. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles souhaitaient prendre part aux travaux de ce groupe de travail informel, éventuellement initialement par correspondance. Il a

cependant été rappelé qu'il était nécessaire de disposer de données techniques, notamment en ce qui concerne le poids et les dimensions des conteneurs pour vrac souples, leur chargement, déchargement et arrimage et la stabilité des véhicules les transportant, afin de pouvoir prendre des décisions. Les pays dans lesquels les conteneurs pour vrac souples sont déjà utilisés, pour les transports de marchandises dangereuses ou non, sont invités à transmettre toute information qu'ils jugeraient utile au vue de leur retour d'expérience.

5. Formation des conducteurs

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/15 (Suisse)

Document informel: INF.20 (Suède)

35. La proposition 1 du document ECE/TRANS/WP.15/2012/15 a été adoptée (voir annexe I).

6. Correction au 3.4.13 b)

Document informel: INF.9 (Suède)

36. Le Groupe de travail s'est prononcé en faveur de la correction de la version anglaise du 3.4.13 b) et a prié le secrétariat d'inclure cette correction dans un rectificatif à l'ADR 2013 (voir annexe III).

VIII. Projet de feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR (point 7 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.15/2012/19 (Secrétariat)

37. Le projet de feuille de route préparé par le secrétariat a été adopté avec quelques modifications (voir annexe IV).

38. Le Groupe de travail a salué la mise à disposition de cet outil visant à faciliter l'adhésion de nouveaux pays à l'ADR et a prié le secrétariat de publier la feuille de route sous forme de brochure afin d'en faciliter la diffusion dans les pays qui ne sont pas parties contractantes à l'ADR.

IX. Programme de travail (point 8 de l'ordre du jour)

A. Quatre-vingt-quatorzième session

39. Les points à l'ordre du jour de la prochaine session seront:

- Adoption de l'ordre du jour;
- Soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs;
- État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes;
- Interprétation de l'ADR;
- Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN;
- Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR;

- Feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR;
- Programme de travail;
- Questions diverses;
- Adoption du rapport.

B. Programme de travail pour 2014-2015

Document informel: INF.5 (Secrétariat)

40. Le Groupe de travail a adopté le programme de travail pour 2014-2015 tel que préparé par le secrétariat avec quelques modifications (voir annexe V).

X. Élection du bureau pour 2013 (point 9 de l'ordre du jour)

41. Sur proposition du représentant de l'Allemagne appuyé par le représentant de la Belgique, le Groupe de travail a réélu M. J. A. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) respectivement Président et Vice-Présidente pour l'année 2013.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

Projet de rectificatif à l'ADR 2013

Document informel: INF.14 (Secrétariat)

42. Le Groupe de travail a noté le projet de rectificatif à l'ADR 2013 et a demandé au secrétariat de faire le nécessaire pour que ce rectificatif puisse être publié au plus vite (voir annexe III).

XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

43. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-treizième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements pour entrée en vigueur le 1 janvier 2015

Chapitre 1.1

1.1.3.1 Dans le NOTA, remplacer «voir sous 1.7.1.4» par «voir également sous 1.7.1.4».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 Annexe III)

1.1.3.4 Dans le NOTA, remplacer «voir sous 1.7.1.4» par «voir également sous 1.7.1.4».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 Annexe III)

Chapitre 1.2

1.2.1 Dans la définition d'«emballage combiné», modifier le NOTA pour lire comme suit:

«NOTA: *Le terme "emballage intérieur" rapporté à un emballage combiné ne doit pas être confondu avec le terme "récipient intérieur" rapporté à un emballage composite.».*

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 Annexe III)

1.2.1 Modifier la définition d'«emballage composite (matière plastique)» et le NOTA y relatif pour lire comme suit:

«Emballage composite, un emballage constitué d'un emballage extérieur et d'un récipient intérieur construits de telle manière qu'ils constituent ensemble un emballage intégré. Une fois assemblé, cet emballage demeure un tout indissociable; il est rempli, entreposé, transporté et vidé en tant que tel;

NOTA: Le terme "récipient intérieur" rapporté à un emballage composite ne doit pas être confondu avec le terme "emballage intérieur" rapporté à un emballage combiné. Par exemple l'élément intérieur d'un emballage composite de type 6HA1 (matière plastique) est un récipient intérieur de ce genre, étant donné qu'il n'est normalement pas conçu pour remplir une fonction de rétention sans son emballage extérieur et qu'il ne s'agit donc pas d'un emballage intérieur.

Lorsqu'un matériau est mentionné entre parenthèses après le terme "emballage composite", il se réfère au récipient intérieur.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 Annexe III)

1.2.1 Supprimer la définition d'«emballage composite (verre, porcelaine ou grès)» et le NOTA y relatif.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 Annexe III)

1.2.1 [L'amendement à la définition d'"emballage" dans la version anglaise ne s'applique pas au texte français.]

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/126 Annexe III)

Chapitre 8.1

8.1 4.4 Modifier pour lire comme suit:

«8.1.4.4 Les extincteurs d'incendie portatifs conformes aux prescriptions du 8.1.4.1 ou 8.1.4.2 doivent être munis d'un plombage qui permette de vérifier qu'ils n'ont pas été utilisés.

Les extincteurs d'incendie doivent faire l'objet d'inspections en accord avec les normes nationales autorisées, afin de garantir un fonctionnement en toute sécurité. Ils doivent porter une marque de conformité à une norme reconnue par une autorité compétente ainsi qu'une marque indiquant la date (mois, année) de la prochaine inspection ou la date limite d'utilisation.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2012/10 tel que modifié)

8.1.4.5 Ajouter la nouvelle dernière phrase suivante: «Lors du transport, la date prescrite au 8.1.4.4 ne doit pas avoir été dépassée.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2012/10 tel que modifié)

Chapitre 8.2

8.2.1.2 Modifier la dernière phrase pour lire comme suit:

«Ces cours de formation de base restreints ne donnent pas droit à suivre la formation mentionnée au 8.2.1.4.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2012/15)

8.2.1.3 Modifier la dernière phrase pour lire comme suit:

«Ces cours de spécialisation restreints pour le transport en citernes ne donnent pas droit à suivre la formation mentionnée au 8.2.1.4.».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2012/15)

Annexe II

Corrections aux annexes A et B de l'ADR telles que modifiées par les amendements entrés en vigueur le 1 janvier 2013 (notification dépositaire C.N.566.2012.Treaties-XI.B.14)

2.2.62.1.5.7, deuxième phrase: Au lieu de «6.6.5» lire «6.6.4».

Justification: Référence croisée non appropriée.

(Document de référence: document informel INF.7/Rev.1)

4.1.4.1, P114(a), sous «Emballages extérieurs», «Fûts»:

Après «en un autre métal (1N1, 1N2)» insérer «en contre-plaqué (1D)».

Justification: «en contre-plaqué (1D)» a été supprimé par erreur.

(Document de référence: document informel INF.7/Rev.1)

4.1.4.1, P903, paragraphe 2), alinéas a) et b):

Substituer au texte existant:

«a) Emballages extérieurs robustes;

b) Enveloppes de protection (par exemple harasses complètement fermées ou harasses en bois); ou

c) Palettes ou autres dispositifs de manutention.».

Justification: Les alinéas a) et b) ont été regroupés par erreur.

(Document de référence: document informel INF.7/Rev.1)

9.7.8.2 et 9.7.8.3, note de bas de page 2: Supprimer «50015,».

Justification: Amendement de conséquence de l'amendement au 9.2.2.5.1 qui a été oublié.

(Document de référence: document informel INF.7/Rev.1)

Annexe III

Corrections à la publication ECE/TRANS/225 (ADR 2013)

Chapitre 1.2, définition d'emballage combiné

Sans objet en français

(Document de référence: document informel INF.14)

Chapitre 3.2, ligne de titre du tableau A

Sans objet en français

(Document de référence: document informel INF.14)

Chapitre 3.4, 3.4.13 b)

Sans objet en français

(Reference document: document informel INF.9)

Chapitre 5.1, 5.1.2.1 a)

Ajouter le sous-paragraphe suivant à la fin:

Le mot "SUREMBALLAGE", qui doit être facilement visible et lisible, doit être marqué dans une langue officielle du pays d'origine et également, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, français ou allemand à moins que des accords conclus entre les pays intéressés au transport, s'il en existe, n'en disposent autrement.

(Document de référence: document informel INF.14)

Chapitre 6.7, 6.7.3.9.1 et 6.7.4.8.1

L'alinéa e) doit être placé après l'alinéa d).

(Document de référence: document informel INF.14)

Annexe IV

Feuille de route relative à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR

Introduction

L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957, est entré en vigueur le 29 janvier 1968 conformément à son article 7.

Au 29 novembre 2012, l'ADR comptait 48 Parties contractantes:

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

L'état de l'Accord peut être vérifié sur le site Web de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) à l'adresse suivante: http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/legalinst_53_tdg_adr_f.html.

Les coordonnées des autorités compétentes de l'ADR peuvent être consultées sur le site Web de la CEE-ONU à l'adresse suivante:

http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

Les États membres de la CEE-ONU et les États admis à la CEE-ONU à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de la CEE-ONU peuvent devenir Parties contractantes à l'ADR (voir art. 6, par. 1). Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la CEE-ONU en application du paragraphe 11 du mandat de la CEE-ONU peuvent également adhérer à l'Accord (voir art. 6, par. 2). Cette dernière disposition autorise tout État Membre de l'ONU qui n'est pas membre de la CEE-ONU à adhérer à l'ADR.

Étapes de l'adhésion

Coordination officielle et structurée au niveau national

Les règles relatives au transport des marchandises dangereuses peuvent relever de la responsabilité de différents ministères ou administrations en fonction de la nature des marchandises (produits chimiques, explosifs, matières radioactives, déchets, médicaments, pesticides), de l'objet de leur transport et des structures administratives en place. Les ministères, administrations et organismes concernés doivent être identifiés et leurs représentants doivent être invités à participer au processus d'adhésion.

On trouvera ci-après une liste non exhaustive des ministères, administrations et organismes habituellement concernés par le transport des marchandises dangereuses: autorités chargées des transports, des contrôles sur route, des épreuves, de la formation des conducteurs, de l'industrie, de l'intérieur, de l'environnement, du commerce, de la défense,

des finances, de l'agriculture, du travail, des sciences, de l'éducation, de la santé publique, de la sûreté nucléaire, etc.

Des représentants du secteur privé et du secteur associatif doivent aussi être consultés et si possible participer au processus en tant que représentants des utilisateurs des règlements: industrie chimique/pétrolière/gazière, secteur des transports, fabricants d'emballages, de citernes ou de véhicules, représentants des travailleurs, associations intervenant dans la prévention des accidents sur le lieu de travail, organismes de formation, etc.

Il s'agit de veiller à organiser une coordination officielle entre tous les participants impliqués dans le processus d'adhésion.

Rapprochement

Chaque État souhaitant mettre en œuvre l'ADR doit:

- Mettre au point des procédures aux fins de la mise en œuvre de l'ADR pour le transport international des marchandises dangereuses. Ces procédures peuvent concerner par exemple la traduction du texte initial et des amendements, les contrôles sur route et dans les installations, l'interprétation des textes, les pratiques administratives pour l'application, le suivi des mises à jour, le calendrier d'entrée en vigueur et les incidences des périodes de transition;
- Établir les organes de mise en œuvre si nécessaire;
- Désigner les autorités ou organes compétents pour des questions telles que la classification des marchandises, l'approbation, la mise à l'épreuve et l'homologation des emballages, citernes et véhicules, la formation et l'agrément des conducteurs et des conseillers à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, veiller à ce que ces autorités et organes soient formés correctement et qu'ils disposent de procédures adéquates pour l'éventuelle délivrance d'homologations conformément à l'ADR. Ces compétences peuvent être attribuées à une entité administrative unique également chargée, le cas échéant, d'autres modes de transport;
- Désigner un interlocuteur principal pour la coordination de la mise en œuvre au niveau national et la coopération avec les autres États (par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE) en tenant compte des compétences et des ressources disponibles. L'interlocuteur principal pourra représenter l'autorité compétente aux réunions internationales et devra, dans ce cas, être autorisé à prendre des décisions en son nom;
- Se donner les moyens financiers et en personnel qualifié pour permettre la participation d'experts aux sessions des organes internationaux pertinents responsables du développement de la législation et des normes techniques qui la soutiennent.

Réglementation

L'organisme national de coordination doit développer ou adapter la législation et la réglementation nationales existantes pouvant s'appliquer au transport international des marchandises dangereuses de manière à ce qu'elles soient conformes à l'ADR. Les réglementations en vigueur susceptibles de se recouper avec l'ADR doivent être évaluées, notamment dans les domaines suivants: sûreté, déchets, tunnels, services postaux, autres modes de transport des marchandises dangereuses, sécurité routière, restrictions de circulation, etc.

Pour faciliter la mise en œuvre de l'ADR, il est également recommandé d'aligner la législation relative au transport national des marchandises dangereuses sur l'ADR autant que possible.

Adhésion

La procédure d'adhésion doit être lancée conformément à la législation ou la Constitution nationale, en consultation avec les administrations compétentes pour les affaires internationales (par exemple le Département des relations internationales ou le Ministère des affaires étrangères).

Afin de permettre l'entrée en vigueur du Protocole d'amendement de 1993 portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR, il est nécessaire que les États déposent en même temps un instrument d'adhésion à l'ADR et au Protocole de 1993.

Le chef d'État ou de gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères ou une personne exerçant les fonctions de l'une de ces autorités par intérim doit signer l'instrument d'adhésion qui doit être déposé auprès du Secrétaire général de l'ONU.

Le site internet du Bureau des affaires juridiques de Nations Unies dont l'adresse figure ci-après contient des informations sur la procédure à suivre, les formulaires à remplir et les coordonnées du service à contacter pour toute assistance technique.

http://untreaty.un.org/ola/div_treaty_techassist.aspx?section=treaty

Mise à jour

Les annexes A et B de l'ADR sont régulièrement modifiées et mises à jour conformément aux décisions du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

Les représentants des parties contractantes à l'ADR peuvent participer en tant que participants de pleins droits avec droit de vote aux sessions du WP.15 et de la Réunion commune.

Le mandat et le règlement intérieur du WP.15 sont contenus dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 qui peut être consulté sur le site internet de la CEE-ONU à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Le mandat et le règlement intérieur de la Réunion commune sont contenus dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2 qui peut être consulté sur le site internet de la CEE à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac1/ac1rep.html>

Un mécanisme de suivi doit être mis en place. Cela suppose notamment une participation régulière aux sessions du WP.15 et de la Réunion commune, l'information des parties prenantes et la mise en place de procédures pour l'application des séries d'amendements adoptées tous les deux ans par les Parties contractantes.

Autres questions liées à l'application

Délivrance de certificats

Dans certains cas, l'ADR prescrit la délivrance de certificats qui seront reconnus par les autres Parties contractantes (certificats d'agrément des citernes et emballages, homologation des véhicules, certificats de formation des conducteurs, etc.). Il peut être utile de mettre au point un système permettant de délivrer ces certificats de façon rapide et efficace et comprenant un mécanisme de collecte de données approprié. La délivrance de certificats peut relever de la responsabilité d'organismes ou d'autorités locales. Dans ce cas, une autorité centrale devrait veiller à l'harmonisation des procédures et recueillir les données nécessaires.

Communications adressées au secrétariat de la CEE-ONU

Conformément à l'ADR, les Parties contractantes doivent également communiquer certaines informations au secrétariat de la CEE-ONU qui les portera à la connaissance des Parties contractantes. Il s'agit notamment des accords spéciaux, de la liste des autorités compétentes, des restrictions de circulation, des codes techniques reconnus, etc (voir annexe I).

Procédures de vérification

L'ADR est un accord entre États, 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. Des procédures de vérification et des procédures visant à prévenir, détecter, suivre et gérer les cas de violations devraient être élaborées.

Procédures en cas d'accident

Les accidents faisant intervenir des marchandises dangereuses nécessitent souvent l'intervention de différents services d'urgence. Des procédures d'information réciproque et de coordination devraient être mises en place. Les possibilités de coopération entre pays voisins devraient également être étudiées.

La préparation aux catastrophes peut également comprendre la participation à des programmes relatifs à la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents pour la traçabilité et la surveillance des marchandises dangereuses.

Accords spéciaux

Conformément au paragraphe 3 de l'article 4 de l'ADR et à la section 1.5.1 de son annexe A, les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent convenir directement entre elles d'autoriser certains transports sur leur territoire en dérogation temporaire aux prescriptions de l'ADR, à condition toutefois que la sécurité n'en soit pas compromise. La procédure pour la signature et la notification de tels accords bilatéraux ou multilatéraux est reprise en annexe II.

Alignement sur les autres systèmes de classification et d'étiquetage

Afin de prévenir les risques que présentent les marchandises dangereuses non seulement durant leur transport mais aux différentes étapes de leur cycle de vie, de leur production à leur élimination en passant par leur utilisation, les pays devraient disposer d'informations cohérentes et utiles sur les produits chimiques qu'ils importent ou produisent.

Le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), élaboré sous les auspices du Conseil économique et social de l'ONU, traite de la classification des produits chimiques par type de danger et propose des éléments de communication des dangers harmonisés, tels que des étiquettes et des fiches de données de sécurité. La classification des marchandises dangereuses dans l'ADR est conforme à la classification proposée dans le SGH. L'application de la classification du SGH dans les autres réglementations relatives aux marchandises dangereuses constituerait un pas en avant, étant donné que le SGH sert également de base pour l'harmonisation des règles et règlements sur les produits chimiques aux échelles nationale, régionale et internationale, facteur important pour la facilitation des échanges commerciaux.

Annexe I de la feuille de route

Informations à communiquer au secrétariat de la CEE-ONU dans le cadre de la mise en œuvre de l'ADR

<i>Informations à transmettre au secrétariat de la CEE-ONU</i>	<i>Référence dans les annexes de l'ADR</i>
Accords régissant les véhicules acheminés autrement que par traction sur route	1.1.4.5
Déroptions relatives aux transferts des obligations de sécurité des intervenants	1.4.1.3
Déroptions temporaires aux prescriptions de l'ADR (Accords bilatéraux ou multilatéraux)	1.5.1
Liste des autorités compétentes et organismes désignés par elles	1.8.4
Déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses	1.8.5
Dispositions supplémentaires applicables aux véhicules effectuant un transport international de marchandises dangereuses (conditions ou restrictions de sécurité supplémentaires concernant les véhicules empruntant certains ouvrages d'art tels que ponts, les véhicules utilisant des modes de transport combiné tels que transbordeurs ou trains, ou les véhicules arrivant dans des ports ou autres terminaux de transport spécifiés ou les quittant / restrictions concernant la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses certains jours de la semaine ou de l'année)	1.9.3 a) et d)
Restrictions au passage des véhicules dans les tunnels routiers	1.9.5
Approbation délivrée par l'autorité compétente pour le transport de batteries au lithium endommagées qui ne sont pas collectées et présentées au transport en vue de leur élimination	chapitre 3.3, disposition spéciale 661

Version traduite des consignes écrites	5.4.3
<i>Nota: À sa quatre-vingt-cinquième session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) est convenu que les Parties contractantes à l'ADR devraient transmettre au secrétariat leurs traductions officielles du modèle de consignes écrites présenté au 5.4.3.4 pour diffusion par l'intermédiaire du site internet de la CEE-ONU.</i>	
Liste des codes techniques reconnus par l'autorité compétente pour les récipients à pression «non UN», qui ne sont pas conçus, fabriqués et éprouvés selon des normes citées en référence	6.2.5
Liste des codes techniques reconnus par l'autorité compétente pour les citernes qui ne sont pas conçues, construites et éprouvées selon des normes citées en référence	6.8.2.7
Liste des codes techniques reconnus par l'autorité compétente pour les véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples qui ne sont pas conçus, construits et éprouvés selon des normes citées en référence	6.8.3.7

Annexe II de la feuille de route

Procédures à suivre pour la communication des accords multilatéraux conclus selon la section 1.5.1 de l'annexe A de l'ADR

- 1) Le pays initiateur contacte le secrétariat, et lui fait part de son intention d'initier un accord multilatéral dont il transmet le projet par fax et par email.
- 2) Le secrétariat enregistre le titre du projet d'accord et lui attribue un numéro de série qu'il communique immédiatement au pays initiateur.
- 3) Le pays initiateur indique directement le numéro de série en en-tête du projet d'accord ("Accord multilatéral M252" par exemple) avant de le proposer aux autres parties contractantes à l'ADR.
- 4) Le pays initiateur, dès qu'il s'est mis d'accord avec les parties intéressées sur les clauses définitives de l'accord multilatéral transmet sa copie signée au secrétariat sur papier et sur support électronique, ainsi que des copies non signées aux autres parties contractantes à l'ADR.
- 5) Chaque pays signataire, lorsqu'il renvoie sa copie signée au pays initiateur, en transmet une copie signée au secrétariat.
- 6) Dès que le secrétariat reçoit la copie signée par un deuxième signataire, l'accord est introduit dans une base de données qui peut être consultée par Internet (<http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>).
- 7) Chaque Partie contractante qui révoque un accord en informe immédiatement le secrétariat.

8) La clause finale d'un accord multilatéral sera rédigée comme suit:

*" Le présent accord est valide jusqu'au (...) * pour les transports effectués sur le territoire des Parties contractantes à l'ADR qui en sont signataires. S'il est révoqué auparavant par l'un des signataires, il ne reste valide, jusqu'à la date mentionnée ci-dessus, que pour les transports effectués sur le territoire des Parties contractantes de l'ADR ayant signé cet accord et ne l'ayant pas révoqué.*

*[date] ***

L'autorité compétente pour l'ADR de

(Signature)".

9) Au cas où un pays signataire signe un accord multilatéral avec certaines réserves d'application, ces réserves doivent être expressément formulées sur la copie qu'il transmet au secrétariat.

* Date d'expiration de l'accord multilatéral qui doit être indiquée par le pays initiateur sur la version définitive qu'il transmet au secrétariat et aux autres parties contractantes selon le paragraphe (4) ci-dessus. Cette date d'expiration doit correspondre à une durée de validité maximum de cinq ans à partir de la date de signature par le pays initiateur.

** Date de signature pour chaque pays concerné.

Annexe V

Programme de travail pour 2014-2015

Module 11 Transport des marchandises dangereuses (CEE)

Description du module (facultatif)

Examen des règlements et questions techniques concernant le transport international des marchandises dangereuses dans la région. Élaboration de nouveaux accords internationaux et harmonisation et modification des accords en vigueur dans ce domaine afin d'améliorer la sécurité et la sûreté tout en contribuant à la protection de l'environnement et en facilitant les échanges, en collaboration avec 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.

Principales tâches de la Division des transports:

- Assurer le secrétariat des organes ci-après:
 1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui examine principalement des questions se rapportant à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), c'est-à-dire des questions concernant les transports routiers (construction et homologation des véhicules, fonctionnement des véhicules, formation des conducteurs, sécurité dans les tunnels routiers, etc.);
 2. La Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1) (avec la collaboration du secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)), pour toutes les questions communes aux trois modes de transport intérieur, telles que le classement, l'inscription, les emballages, les citernes et les conteneurs;
 3. La Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN) (WP.15/AC.2) et le Comité de gestion de l'ADN (avec la collaboration de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)), pour toutes les questions concernant la navigation intérieure, telles que la construction et l'agrément des bateaux, les transports en bateaux-citernes, le fonctionnement des bateaux, et la formation et le contrôle des connaissances des équipages;

Réalisations escomptées

Adoption d'amendements à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et, à l'issue d'activités communes entreprises avec l'Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) respectivement, d'amendements au Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) et à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), afin de conserver le niveau nécessaire de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement dans un dispositif réglementaire harmonisé et cohérent applicable au transport des marchandises dangereuses en s'inspirant des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses; mise en application effective par la voie de la législation internationale et nationale.

Élaboration de recommandations et/ou d'orientations fondées sur le plan d'établissement des structures administratives requises pour la mise en œuvre de l'ADR adopté à la quatre-vingt-treizième session du Groupe de travail.

*Description du module (facultatif)**Réalisations escomptées*

- Administrer l'ADR et l'ADN (collaboration avec la Section des traités de l'ONU, unification et vérification des textes juridiques, modifications, notifications dépositaires, enregistrement et notification des accords bilatéraux ou multilatéraux conclus par des Parties par dérogation aux dispositions de l'ADR ou de l'ADN, autorisations spéciales, etc.);
- Publier tous les deux ans les versions mises à jour de l'ADR et de l'ADN;
- Coopérer avec des gouvernements et des organisations internationales;
- Fournir des conseils et assurer des formations sur le plan technique, ou participer à des conférences, séminaires ou ateliers d'assistance ou d'information technique (à la demande et en fonction des ressources disponibles).

Produits/activités*a) Réunions et documents correspondants*

11.1 Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (quatre-vingt-seizième et quatre-vingt-dix-septième sessions en 2014, quatre-vingt-dix-huitième et quatre-vingt-dix-neuvième sessions en 2015) (40 réunions)

Documentation:

Rapports des sessions (4). Deux séries de documents concernant des amendements aux annexes techniques de l'ADR ou la mise en œuvre de l'Accord. Liste récapitulative des amendements à l'ADR qui seront adoptés pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

11.2 Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (sessions de printemps et d'automne 2014 et sessions de printemps et d'automne 2015) (48 réunions)

Documentation:

Rapports des sessions (4). Deux séries de documents concernant des amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN.

11.3 Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (quarante-quatrième et quarante-cinquième sessions en 2014, quarante-sixième et quarante-septième sessions en 2015) (36 réunions)

Documentation:

Rapports des sessions (4). Deux séries de documents concernant des amendements au Règlement annexé à l'ADN ou la mise en œuvre de l'Accord.

11.4 Comité de gestion de l'ADN (douzième et treizième sessions en 2014, quatorzième et quinzième sessions en 2015) (quatre réunions)

Documentation:

Rapports des sessions (4). Deux séries de documents concernant des amendements à l'ADN ou l'administration de l'Accord. Liste récapitulative des amendements à l'ADN qui seront adoptés pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015.

b) Publications et autres supports d'information

- 11.5 Édition 2015 complète et révisée de l'ADR (applicable à compter du 1^{er} janvier 2015) (versions papier, CD-ROM et en ligne)
- 11.6 Édition 2015 complète et révisée de l'ADN (applicable à compter du 1^{er} janvier 2015) (versions papier, CD-ROM et en ligne)
- 11.7 Publication d'informations juridiques relatives à l'ADR et à l'ADN (état des accords, autorités compétentes, consignes écrites, notifications, accords bilatéraux ou multilatéraux, autorisations spéciales, etc.) sur le site Web³

c) Coopération technique

- 11.8 Assistance juridique et technique aux Parties contractantes à l'ADR et à l'ADN aux fins de la mise en œuvre efficace des accords, ainsi qu'aux pays membres ou non membres de la CEE intéressés par une adhésion
- 11.9 Coopération avec des gouvernements et des organisations internationales: fourniture de conseils et organisation de formations sur le plan technique, ou participation à des conférences, séminaires ou ateliers d'assistance ou d'information technique (à la demande et en fonction des ressources disponibles)

³ <http://www.unece.org/fr/transport/areas-of-work/dangerous-goods/accueil-marchandises-dangereuses.html>.