



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.11/210  
15 novembre 2004

Original : FRANÇAIS

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport  
des denrées périssables

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR  
SA SOIXANTIÈME SESSION  
(2-5 novembre 2004)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION .....	1
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	2
ÉLECTION DU BUREAU.....	3
ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL.....	4-6
a) Comité des transports intérieurs .....	4
b) Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles .....	5 et 6
ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLÈMES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL.....	7-12
a) Institut International du Froid .....	7-11
b) Transfrigoroute international.....	12

**TABLE DES MATIÈRES (suite)****Paragraphe**

MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP).....	13-25
a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord.....	13 et 14
b) Stations d'essais officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès-verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP.....	15 et 16
c) Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'Article 6 de l'ATP .....	17-25
AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP) QUI SONT ENTRÉS EN VIGUEUR.....	26 et 27
PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP).....	28-54
a) Paragraphe 2 c), Appendice 1, Annexe 1 .....	28-32
b) Appendice 1 à l'Annexe 1 de l'ATP.....	33-36
c) Appendice 2, Annexe 1 de l'ATP.....	37-52
d) Appendices 1 et 2, Annexe 2.....	53 et 54
PROCÉDURES D'AGRÉMENT DES VÉHICULES À COMPARTIMENTS ET TEMPÉRATURES MULTIPLES.....	55-57
RÉVISION DE L'ANNEXE 1 DE L'ATP .....	58-59
MANUEL ATP.....	60-64
FACILITATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DENRÉES PÉRISSABLES.....	65
PORTÉE DE L'ATP .....	66

**TABLE DES MATIÈRES (suite)**

	<b><u>Paragraphes</u></b>
CAISSES VENDUES EN KIT .....	67-75
FLUIDES FRIGORIGÈNES ET AGENTS D'EXPANSION .....	76
COMPATIBILITÉ ENTRE L'ATP ET LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE.....	77 et 78
QUESTIONS DIVERSES .....	79-85
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2004-2008 .....	86-90
DATE DE LA PROCHAINE SESSION .....	91
ÉLECTION DU PROCHAIN BUREAU .....	92
ADOPTION DU RAPPORT.....	93

\*\*\*\*\*

<b>Annexe 1 :</b> Questionnaire sur l'échange d'informations entre les parties contractantes en vertu de l'Article 6 de l'ATP .....	page 14
<b>Annexe 2 :</b> Textes adoptés .....	page 16
<b>Annexe 3 :</b> Paragraphe 49 b) de l'Appendice 2, Annexe 1 de l'ATP .....	page 18
<b>Annexe 4 :</b> Programme de travail .....	page 19

\*\*\*\*\*

## **PARTICIPATION**

1. Les États membres de la CEE/ONU ci-après étaient représentés : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Irlande, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suède. L'organisation intergouvernementale l'Institut International du Froid (IIF), ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes : Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI) ont également participé à la réunion.

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.11/209 et TRANS/WP.11/2004/11) a été adopté.

## **ÉLECTION DU BUREAU**

3. Le Groupe de travail a élu M. M. Eilsoe (Danemark) et M. B. Schrempf (Allemagne) respectivement Président et Vice-Président de la présente session.

## **ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL**

### **a) Comité des transports intérieurs**

Document : ECE/TRANS/156

4. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs a approuvé le rapport du Groupe de travail sur sa cinquante-neuvième session.

### **b) Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7)**

5. Le Groupe de travail a été informé de la sortie d'une nouvelle publication du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (TRADE/WP.7) sur la norme CEE-ONU pour les carcasses et découpes de viande bovine (ECE/TRADE/326).

6. Les normes élaborées par ce Groupe concernant la viande sont disponibles à l'adresse Internet : <http://www.unece.org/trade/agr/standard/meat/meat.htm> et celles concernant les fruits et légumes frais à l'adresse : [http://www.unece.org/trade/agr/standard/fresh/fresh\\_e.htm](http://www.unece.org/trade/agr/standard/fresh/fresh_e.htm).

## **ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLÈMES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

### **a) Institut International du Froid (IIF)**

Document : TRANS/WP.11/2004/10 (IIF)

7. Le représentant de l'IIF a informé le Groupe de travail des discussions au sein de la réunion de la Sous-Commission D2 des stations d'essai qui s'est tenue à Tartü (Estonie) en mai 2004.

8. Le document de l'IIF sera discuté aux différents points correspondants de l'ordre du jour.

9. Pour ce qui est du point 2 de ce document concernant les coefficients de sécurité et le coefficient K, une longue discussion a démontré l'existence de deux approches différentes quant à l'interprétation des valeurs limites  $0,4 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$  et  $0,7 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ .

10. La plupart des délégations étaient d'avis que ces valeurs limites étaient seulement pour les équipements neufs alors que l'agrément à nouveau des engins en service est régi par les paragraphes 29 et 49 de l'appendice 2 à l'annexe 1 de l'ATP.

11. Le représentant du Portugal a présenté un document informel qui montre le vieillissement des caisses et a mentionné que les engins ne seraient plus rentables après six années de service en moyenne.

**b) Transfrigoroute International**

12. Le représentant de Transfrigoroute International a souhaité que les Parties contractantes arrivent à harmoniser leurs interprétations de l'ATP afin d'éviter que les opérateurs ne se dirigent vers les pays qui sont moins stricts quant au contrôle et aux mesures de sécurité.

**MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)**

**a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord**

13. À ce jour, les Etats ci-après sont devenus parties à l'Accord : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, États-Unis d'Amérique, Ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Maroc, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie et Suède.

14. La Suisse a signé l'Accord mais ne l'a pas encore ratifié.

**b) Stations d'essais officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès-verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP**

Document : TRANS/WP.11/2003/2/Rev.1

15. Le Groupe de travail a été informé de nouvelles modifications dans les adresses des autorités compétentes et des stations d'essai.

16. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.11/2003/2/Rev.1 et a invité les délégations des États contractants à communiquer des renseignements complémentaires sur les autorités compétentes délivrant les attestations de conformité, les stations d'essai officiellement reconnues et les adresses des organes à contacter en cas de difficulté, en vue d'une mise à jour de ce document.

**c) Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'Article 6 de l'ATP**

Document : TRANS/WP.11/2004/6 (Royaume-Uni)

17. Le Groupe de travail a pris note des informations présentées par le Royaume-Uni sur l'application rigoureuse des normes alimentaires à chaque point de la chaîne alimentaire, avec saisie de produits impropres à la consommation et lourdes pénalités imposées aux transporteurs qui ne respectent

pas les normes. En outre, certains opérateurs du Royaume-Uni utilisent l'ATP comme norme de qualité lorsqu'ils achètent des engins, mais ils le font à titre purement volontaire.

18. Le représentant de la Pologne a indiqué que sur 2711 véhicules ATP contrôlés en Pologne de juin 2003 à juin 2004, 128 véhicules étaient en infraction par rapport à l'Accord ATP.

19. Le Groupe de travail a décidé de garder cette question à l'ordre du jour et a invité les autorités compétentes à envoyer au secrétariat leurs réponses à ce questionnaire (voir annexe 1 du rapport) avant le 1er mai 2005.

20. Il a exprimé sa préoccupation quant aux informations relatives à la falsification des attestations ATP.

21. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que son pays étudiait la façon de sécuriser les documents et plaques ATP.

22. Le représentant de la France a dit que la meilleure façon de les sécuriser serait de placer sur l'Internet la liste de tous les véhicules ayant des attestations ATP.

23. Il a été décidé d'inscrire cette question de sécurisation des documents sous un point séparé de l'ordre du jour de la prochaine session.

24. Afin de limiter les coûts d'inspection pour les fabricants et pour les transporteurs, le représentant de la France a estimé qu'il était urgent d'aboutir à une harmonisation qui pourra conduire à une reconnaissance mutuelle des inspections effectuées par les autorités compétentes ou leurs mandataires.

25. Il a proposé la création d'un groupe de travail informel qui fera rapport au WP.11 et dont le mandat sera de définir les critères d'harmonisation de la délivrance des attestations ATP, délivrance conditionnée, dans de nombreux pays, par une inspection globale ou individuelle des véhicules.

#### **AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP) QUI SONT ENTRÉS EN VIGUEUR**

26. Les projets d'amendements à l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP, adoptés par le Groupe de travail lors de sa dernière session (TRANS/WP.11/208, par. 37 et annexe 2) ont été circulés par le dépositaire (voir C.N.1535.2003.TREATIES-7). Ils entreront en vigueur le 19 décembre 2004 (voir C.N.646.2004.TREATIES-1).

27. Les projets d'amendements aux appendices 2 et 4 de l'annexe 1 et ceux à l'annexe 3 de l'ATP, adoptés par le Groupe de travail lors de sa cinquante-huitième session (TRANS/WP.11/206, par. 36 et 48, et annexes 2 et 3) ont été circulés par le dépositaire (voir C.N.228.2003.TREATIES-2). Ils entreront en vigueur le 12 décembre 2004 (voir C.N.616.2004.TREATIES-1).

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)**

**a) Paragraphe 2 c), Appendice 1, Annexe 1**

Document : TRANS/WP.11/2004/8 (France)

28. Le représentant de la France a proposé de préciser les règles relatives aux tolérances admises concernant l'ajout d'encastresments par rapport aux procès-verbaux d'essai, de manière à ce que ces pratiques ne conduisent pas à des pratiques déloyales ou à des dérives mettant en jeu la sécurité sanitaire des denrées transportées.

29. Il a estimé que les encastresments ne génèrent pas de ponts thermiques significatifs dès lors que l'épaisseur d'isolant subsistant au regard de ces encastresments est suffisante et que leur nombre reste faible ; ils ne conduisent pas à un accroissement sensible du coefficient K.

30. Plusieurs intervenants ont souligné l'utilité de cette proposition qui a le mérite de légaliser la pratique actuelle des encastresments.

31. Le Groupe de travail a adopté cette proposition avec quelques modifications éditoriales.

32. Il a décidé de la faire figurer sous un nouveau d) du paragraphe 2 et a prié le secrétariat de la transmettre au dépositaire. (voir annexe 2).

**b) Appendice 1 à l'Annexe 1 de l'ATP**

Paragraphe 4, Appendice 1, Annexe 1

Documents : TRANS/WP.11/2004/5 (Danemark), INF.4 (Pays-Bas)

33. À sa dernière session, le Groupe de travail a demandé au Président d'élaborer un document sur l'interprétation du paragraphe 4 de l'appendice 1 à l'annexe 1 (voir TRANS/WP.11/208, par. 72).

34. Le libellé actuel peut donner l'impression que l'attestation ATP, ou une plaque d'attestation qui pourrait être apposée, ne doit être utilisée que pour les engins en service, transférés dans un autre pays, et transportant en même temps des denrées alimentaires (... *au cours du transport*...).

35. Pour lever cette ambiguïté, le Président propose de remanier le texte pour lire «immatriculé ou enregistré» comme c'est le cas dans la version française et non «immatriculé et enregistré». Dans un but de clarification, le Président (M. M. Eilsoe) propose un remaniement du texte de ce paragraphe où l'on devrait lire, comme il en a été convenu à maintes reprises, «immatriculé ou enregistré», et non «immatriculé et enregistré».

36. Le Groupe de travail a adopté la proposition contenue dans le document TRANS/WP.11/2004/5 avec quelques modifications éditoriales et a prié le secrétariat de la transmettre au dépositaire (voir annexe 2).

c) **Appendice 2, Annexe 1 de l'ATP**

Paragraphe 29 c)

Documents : TRANS/WP.11/2004/1 (Espagne), TRANS/WP.11/2004/8 (France)

37. Les représentants de l'Espagne et de la France ont indiqué qu'il fallait clarifier l'ambiguïté existante dans la fréquence des inspections des engins ATP en tenant compte du fait que les inspections visuelles réalisées par l'expert désigné par l'autorité compétente ne sont pas satisfaisantes, par exemple pour évaluer de manière objective le vieillissement des propriétés de l'isolation d'un véhicule après plusieurs années de service.

38. Ils ont estimé qu'au-delà d'un certain âge, le vieillissement de l'engin est suffisamment aléatoire pour qu'un contrôle autre que visuel soit rendu nécessaire et devrait porter sur tous les éléments constitutifs des engins (caisse et groupe).

39. Le représentant de Transfrigoroute International a estimé que le projet de modification présenté n'était pas réaliste et avait des conséquences néfastes aussi bien au niveau économique que pour l'écologie.

40. Il a indiqué que la courbe de vieillissement des engins ATP n'était pas connue avec précision car tout dépendait des conditions d'utilisation de l'engin et qu'il était opposé à une limite précise pour la durée de vie des engins.

41. Les représentants de l'Espagne et de la France ont reformulé le dernier paragraphe de la proposition contenue dans le document TRANS/WP.11/2004/1 comme suit :

« Néanmoins si l'autorité compétente le requiert, les engins mentionnés dans les deux cas ci-dessus au lieu de passer un contrôle d'isothermie dans une station d'essai officielle pourront passer un contrôle spécial, effectué par un expert qui avec les critères indiqués au paragraphe 29 a) pourrait leur accorder un période de 2 ans après laquelle l'engin devra satisfaire dans tous les cas à un contrôle d'isothermie ».

42. Ils ont indiqué que deux ans après la mise en application de la mesure proposée, celle-ci pourra être réexaminée par le Groupe de travail sur la base des résultats techniques obtenus.

43. Il a été demandé à ces deux pays de reformuler leur proposition pour la prochaine session en faisant chaque fois référence aux parties pertinentes de l'ATP.

Paragraphe 49 b), Appendice 2, Annexe 1

Document : TRANS/WP.11/2004/9 (Allemagne)

44. Le représentant de l'Allemagne a souligné que la capacité de refroidissement du dispositif frigorifique et par conséquent le temps de refroidissement dépendent de la température extérieure et qu'il faudrait compléter le texte actuel qui se limite à prescrire que la température ambiante au cours de l'essai ne doit pas être inférieure à 15 °C et que la température intérieure pour une classe donnée doit être atteinte dans un délai maximal de six heures.

45. Il a proposé un tableau détaillé des températures moyennes extérieures correspondant aux classes A, B et C afin d'éviter que pour un même engin, on puisse obtenir des résultats différents et donc une classification différente à diverses températures ambiantes.

46. Plusieurs délégations s'étaient prononcées en faveur du principe de cette proposition mais certaines ont souhaité avoir plus de temps pour évaluer ses conséquences économiques et notamment sur le parc des engins en service.

47. Le représentant de l'Allemagne a sollicité une prise de décision rapide surtout que le sujet n'est pas nouveau et que les experts étaient sensés s'en occuper depuis trois ans.

48. Il a été demandé aux représentants de l'Allemagne et de la France de reformuler le texte proposé en tenant compte des observations faites, de le combiner avec la procédure exposée dans le document TRANS/WP.11/2003/6 et de fournir des détails sur les modes opératoires qui fondent les chiffres du tableau.

49. Le Groupe de travail a procédé à un vote sur le principe de la proposition de l'Allemagne telle que modifiée par la France et aucun ne s'est prononcé contre ce principe.

50. Il a également été procédé à un vote sur l'adoption définitive de cette proposition : 4 voix étaient contre (Danemark, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni) et 9 abstentions (Fédération de Russie, Finlande, Irlande, Lettonie, Norvège, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Suède).

51. Le Groupe de travail a décidé de garder cette question à l'ordre du jour et il a demandé à l'IIF qui a déjà adopté la proposition présentée par l'Allemagne de faire parvenir au Groupe le plus tôt possible les résultats de sa prochaine session relatifs à ce sujet.

52. Il a également invité les participants à envoyer leurs observations concernant la proposition révisée (voir annexe 3) aux représentants de l'Allemagne et de la France afin de pouvoir prendre une décision définitive lors de la prochaine session.

**d) Appendices 1 et 2, Annexe 2**

Documents :TRANS/WP.11/2004/7, INF.3 (Royaume-Uni) ;  
TRANS/WP.11/2004/10 (IIF), INF.6 (Pays-Bas)

53. Le représentant du Royaume-Uni a dit que depuis l'introduction de l'appendice 1 à l'annexe 2 en 1996, les normes suivantes ont été élaborées et adoptées par le Comité européen de normalisation (CEN) :

- EN 13485:2001, *Thermomètres pour le mesurage de la température de l'air et des produits pour le transport, l'entreposage et la distribution de denrées alimentaires réfrigérées, congelées, surgelées et des crèmes glacées*, et
- EN 13486:2001, *Enregistreurs de température et thermomètres pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées, surgelées et des crèmes glacées*.

54. Il a informé le Groupe que la Commission européenne a élaboré le projet d'une nouvelle directive pour modifier et remplacer la Directive 92/1/EC et qu'il a décidé de retirer sa proposition pour la présenter à la prochaine session avec davantage d'explications.

## **PROCÉDURES D'AGRÈMENT DES VÉHICULES À COMPARTIMENTS ET TEMPÉRATURES MULTIPLES**

55. Le Groupe de travail a été informé que les essais se poursuivent toujours à la station d'essai TÜV (Munich) pour l'élaboration des procédures d'essai pour les unités de réfrigération à températures multiples.

56. Les représentants de la France et du CLCCR ont souhaité être associés à l'élaboration de ces procédures d'essai.

57. Le Groupe de travail a gardé cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

## **RÉVISION DE L'ANNEXE 1 DE L'ATP**

Document : TRANS/WP.11/2004/4 (Secrétariat)

58. Le Groupe de travail a été prié de vérifier soigneusement la nouvelle version de l'annexe 1 révisée de l'ATP adoptée par le Groupe lors de sa dernière session.

59. Le secrétariat a été prié de publier l'annexe 1 révisée en tant qu'annexe au présent rapport en y apportant quelques modifications éditoriales (voir annexe 3) et de la transmettre au dépositaire.

## **MANUEL ATP**

Documents : TRANS/WP.11/2003/11 (Secrétariat), TRANS/WP.11/2004/10 (IIF),  
INF.7 (Finlande)

60. Le Groupe de travail a adopté le principe de la proposition de l'IIF consistant à ajouter un glossaire au Manuel ATP sur la base du Dictionnaire international du froid de l'IIF.

61. Le représentant de la France était volontaire pour préparer ce glossaire en anglais et en français.

62. Le représentant de la Finlande a souligné que dans la plupart des cas les prescriptions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1, annexe 1 de l'ATP, ne sont pas respectées et que cela proviendrait des constructeurs des caisses isothermes.

63. En outre, il serait utile d'avoir la même interprétation de ce paragraphe d'où la nécessité d'une clarification dans un esprit de flexibilité tout en gardant une bonne isothermie pour les engins.

64. Le représentant de la Finlande a été invité à présenter son document informel en tant que document officiel pour la prochaine session en tenant compte des observations faites par les délégations.

## **FACILITATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DENRÉES PÉRISSABLES**

65. Le Groupe de travail a été informé qu'il est prévu que le projet d'annexe pour la facilitation du transport international des denrées périssables puisse être adopté en 2005 par le Comité d'administration de la "Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières".

## **PORTÉE DE L'ATP**

66. Le Groupe de travail a gardé cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

## **CAISSES VENDUES EN KIT**

Documents : TRANS/WP.11/2004/2 (Secrétariat), TRANS/WP.11/2004/10 (CLCCR),  
TRANS/WP.11/2004/10 (IIF), INF.5 (Pays-Bas), INF.8 (Espagne)

67. Le Groupe de travail a examiné une version révisée de la proposition du CLCCR (TRANS/WP.11/2004/2) modifiée par le document informel INF.10.

68. Cette proposition définit les notions utilisées et détermine les prescriptions auxquelles doivent satisfaire le fabricant de kits et le monteur ainsi que les documents à fournir à l'autorité compétente pour l'agrément ATP dans le pays d'immatriculation.

69. Elle propose, en outre, un modèle de déclaration établie par le fabricant attestant que la caisse vendue en kit est conforme au type mentionné dans le procès-verbal ATP d'essai du type.

70. Il a été rappelé que la position de l'IIF était qu'il approuvait la proposition du CLCCR jugée de très bonne qualité technique et conforme aux dispositions de l'ATP. Toutefois, plusieurs stations d'essai ne souhaitaient pas qu'une nouvelle procédure d'homologation soit appliquée à ce type d'équipements. À leur avis, ces équipements devraient être approuvés et homologués suivant les procédures normalisées de l'ATP et par le pays dans lequel est effectué le montage.

71. Le représentant de l'Espagne a déclaré qu'il ne lui était pas possible d'accepter cette proposition sauf si l'on spécifie chaque fois qu'il s'agit de constructeurs ou de monteuses des seules Parties contractantes de l'ATP et si l'on supprime la dernière phrase de l'article 2 de l'ATP qui stipule que « Chaque Partie contractante pourra reconnaître la validité des attestations de conformité délivrées, en respectant les conditions prévues aux appendices 1 et 2 de l'annexe 1 du présent Accord, par l'autorité compétente d'un État qui n'est pas Partie contractante. »

72. Le représentant du Portugal a noté qu'il faudrait que l'autorité compétente du pays d'immatriculation puisse tester le prototype des caisses et le CLCCR a fait remarquer que le projet stipule que « L'autorité ATP compétente peut examiner [ou vérifier] chacune des caisses [en application des paragraphes 29 (6) et 49b (7)] avant de délivrer une attestation ATP. . »

73. Certaines délégations ont exprimé leur soutien à la proposition du CLCCR en soulignant que dans la pratique les caisses vendues en kit existaient déjà depuis longtemps et qu'il vaudrait mieux avoir cette proposition que le vide juridique actuel.

74. Le Groupe de travail a invité le représentant de l'Espagne à présenter une proposition visant à modifier l'article 2 en tant que document officiel pour la prochaine session.

75. Il a également invité la représentante du CLCCR à présenter son document pour la prochaine session en tenant compte des observations faites et notamment les modifications éditoriales faites par le représentant de la Suède.

## **FLUIDES FRIGORIGÈNES ET AGENTS D'EXPANSION**

76. Le Groupe de travail a gardé cette question à l'ordre du jour de la prochaine session.

## **COMPATIBILITÉ ENTRE L'ATP ET LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE**

77. Le Groupe de travail a été informé que la directive communautaire 92/1/EC était en cours de modification.

78. Cette question a été gardée à l'ordre du jour de la prochaine session.

## **QUESTIONS DIVERSES**

### Clarifications

79. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué que dans son document TRANS/WP.11/2004/3, il subsistait douze questions qui méritaient des éclaircissements. Cette question a été confiée à un petit groupe conduit par le vice-Président. Ce groupe a répondu aux questions posées à la satisfaction de la délégation de la Fédération de Russie.

### Accréditation des laboratoires

80. Le représentant de la France a indiqué que l'accréditation des stations d'essais est indispensable pour permettre une reconnaissance mutuelle basée sur une harmonisation des méthodes de travail, évitant ainsi d'éventuelles discordances entre les laboratoires.

81. Il a ajouté que la norme ISO 17025 qui régit l'accréditation couvre d'une part les critères de management de la qualité définis par la norme ISO 9001, et d'autre part les critères définis par la norme EN 45001.

82. Il serait nécessaire, pour le représentant de la France, d'éviter les discordances qui pourraient être mises en évidence, par exemple entre des résultats d'essais obtenus par la station officielle du pays de fabrication d'un engin et par la station officielle du pays d'immatriculation de cet engin (application du paragraphe 1 de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP).

83. Le représentant de l'Espagne a indiqué qu'il existe dans son pays un organisme accréditeur comme ceux de l'Allemagne et de la France.

84. Le représentant de l'Italie a souligné que des organismes identiques existent dans la plupart des pays de l'Union européenne.

### Conteneur maritime

85. Le représentant de l'Espagne a informé le Groupe que l'Espagne était en train de faire une étude complète sur le transport maritime de denrées périssables et qu'il présentera pour la prochaine session une proposition sur les conteneurs classés en tant que maritimes à caractères thermiques visés à l'article 5 de l'ATP.

## **PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2004-2008**

86. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs a adopté son programme de travail pour 2004-2008.

87. Il a apporté quelques modifications à son programme de travail (voir annexe 4).

88. Le Groupe de travail a examiné les objectifs stratégiques du Comité des transports intérieurs (TRANS/2004/18 et TRANS/2004/19).

89. Il a été prié d'examiner le tableau reproduit dans le document TRANS/2004/19, de déterminer les questions qui pourraient être ajoutées à son programme de travail, et se mettre d'accord sur une formulation écrite de l'élément de programme à introduire (ECE/TRANS/156, par. 14).

90. Le Groupe de travail a décidé que ses éléments de programme «e) Étude de procédures pour l'étiquetage énergétique » et «g) Compatibilité entre l'ATP et la législation communautaire» correspondent respectivement aux objectifs 5 et 4 du Comité des transports intérieurs.

#### **DATE DE LA PROCHAINE SESSION**

91. Le Groupe de travail a été informé que la date de la soixante et unième session était provisoirement fixée du 31 octobre au 3 novembre 2005.

#### **ÉLECTION DU PROCHAIN BUREAU**

92. Le Groupe de travail a élu M. T. Nobre (Portugal) et M. J.-M. Bonnal (France) respectivement Président et Vice-Président pour l'année 2005.

#### **ADOPTION DU RAPPORT**

93. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixantième session ainsi que ses annexes.

\* \* \* \* \*

**ANNEXE 1**

**Questionnaire sur l'échange d'informations entre les parties contractantes en vertu de l'Article 6 de l'ATP**

**1.1 Échange d'informations entre États parties à l'ATP (art. 6, par. 1) (A remplir avant le 1<sup>er</sup> mai 2005)**

État partie ..... Autorité compétente .....  
 Personne à contacter ..... Téléphone/Télécopie .....

<b>Qui met en oeuvre les mesures ? Avec quelle fréquence ?</b>	<b>Quel est l'objet des vérifications ?</b>	<b>Conséquences en cas de non-respect de l'article 4, paragraphe 1, de l'ATP</b>
* police de la circulation fréquence <sup>1</sup>  1 2 3 4 5	* Validité de l'attestation ATP (plaque d'attestation)	* Rejet par l'autorité de contrôle * Inclusion d'une note dans les documents relatifs au fret et poursuite du voyage
* autorité de contrôle routier/ferroviaire fréquence <sup>1</sup>  1 2 3 4 5	* Validité de la marque d'identification	* Rapport à une autorité sanitaire compétente (désignation de l'autorité ...)
* autorité douanière fréquence <sup>1</sup>  1 2 3 4 5	* Dommages subis par le matériel de transport	* inspection des denrées * acceptation/saisie/rejet
* autorité d'inspection des denrées fréquence <sup>1</sup>  1 2 3 4 5	* Vérification de l'adéquation entre le matériel de transport et les marchandises à transporter	* Amende en cas d'infraction aux règlements * Montant approximatif de l'amende ..... <sup>2</sup>
* autres * ..... * .....		* Autres mesures ..... .....
Remarques/Amendements :		
<sup>1</sup> Fréquence allant de 1 (rarement) à 5 (régulièrement). <sup>2</sup> Veuillez indiquer une fourchette pour le montant de l'amende dans la monnaie nationale.		



**Annexe 2**

**Textes adoptés**

**Annexe 1, appendice 1 de l'ATP**

**Paragraphe 2**

Ajouter un nouveau d) au paragraphe 2 de l'appendice 1, annexe 1 comme suit:

- «(d) Les modifications occasionnant une réduction du volume du matériau isolant qui s'ajoutent aux composantes mentionnées dans le rapport d'essai d'agrément de type du constructeur sont autorisées si elles respectent les trois conditions suivantes :
- le volume équivalent d'isolant cumulé résultant de l'ensemble de ces modifications est inférieur à 1/100ème du volume total d'isolant de la cellule isotherme,
  - l'épaisseur minimale d'isolant restant en regard de ces modifications est supérieure ou égale à 20 mm ;
  - être apportées par le constructeur de la caisse. »

Et renuméroter le d) actuel en e).

**Paragraphe 4**

Lire comme suit:

- «4. Une attestation de conformité aux normes sera délivrée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin doit être immatriculé ou enregistré. Cette attestation doit être conforme au modèle reproduit à l'appendice 3 de la présente annexe.

L'attestation de conformité ou une photocopie, certifiée conforme, de celle-ci sera à bord de l'engin au cours du transport et sera présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Toutefois, si la plaque d'attestation de conformité reproduite à l'appendice 3 de la présente annexe est apposée sur l'engin, elle sera acceptée au même titre qu'une attestation de conformité. Cette plaque sera déposée dès que l'engin cessera d'être conforme aux normes prescrites dans la présente annexe.

Si l'engin est transféré dans un autre pays qui est Partie Contractante à l'ATP, il sera accompagné des documents ci-après, afin que l'autorité compétente du pays dans lequel il sera immatriculé ou enregistré délivre une attestation de conformité:

- a) Dans tous les cas le procès verbal d'essai de l'engin lui-même ou, s'il s'agit d'un engin fabriqué en série, de l'engin de référence;
- b) Dans tous les cas l'attestation de conformité délivrée par l'autorité compétente du pays de fabrication ou, s'il s'agit d'engins en service, l'autorité compétente du pays d'immatriculation. Cette attestation sera traitée comme une attestation provisoire, si nécessaire, valable pour trois mois;

- c) S'il s'agit d'un engin fabriqué en série, la fiche des spécifications techniques de l'engin pour lequel il y a lieu d'établir l'attestation de conformité (ces spécifications devront porter sur les mêmes éléments que les pages descriptives relatives à l'engin qui figurent dans le procès-verbal d'essai).

Si l'engin transféré avait déjà été mis en service, il peut faire l'objet d'un examen visuel pour vérifier sa conformité avant que l'autorité compétente du pays dans lequel il doit être immatriculé ou enregistré délivre une attestation de conformité.»

### **Annexe 1 révisée de l'ATP**

(TRANS/WP.11/2004/4)

Modifier comme suit:

#### **Page 5**

Paragraphe 4, supprimer "Classification"

#### **Page 8**

Paragraphe 1.7, remplacer au troisième alinéa "puissance thermique" par "puissance de chauffage ou de refroidissement".

#### **Page 56**

Les derniers crochets se lisent: "[02-2011]\*"

#### **Page 58**

Remplacer "RNA 5-1974" par "FRC 02-2011", puis à la dernière ligne: "2011 = année".

**Annexe 3****Paragraphe 49 b) de l'Appendice 2, Annexe 1 de l'ATP**

Modifier comme suit:

“b) Engin frigorifique

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide de tout chargement qui a été préalablement amenée à la température extérieure, peut être amenée dans un délai maximum de six heures pour les classes A, B, C, D, E ou F, telles que définies au paragraphe 3 de l'Annexe 1, aux températures indiquées dans le tableau ci-après:

Température extérieure moyenne	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	°C
Classe A, D	180	172	164	156	148	140	132	124	116	108	100	92	84	76	68	60	min
Classe B, E	270	260	250	240	230	220	210	200	190	180	170	160	150	140	130	120	min
Classe C, F	360	348	336	324	312	300	288	276	264	252	240	228	216	204	192	180	min

Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme frigorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.”

\* \* \* \* \*

**Annexe 4****PROGRAMME DE TRAVAIL****ACTIVITÉ 02.11: TRANSPORT DE DENRÉES PÉRISSABLES****Harmonisation des règlements et des normes concernant le transport international de denrées périssables et facilitation de son fonctionnement****Priorité: 2**

**Exposé succinct:** Examen de l'harmonisation et de la facilitation du transport international de denrées périssables régies par l'Accord ATP ainsi que la mise à jour de cet accord pour suivre le progrès technique en tenant compte des normes de sécurité et de qualité.

**Travail à faire:****ACTIVITÉS PERMANENTES**

- a) Examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour. **Priorité: 1**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2005:** Entrée en vigueur des révisions des Annexes 1 et 2 de l'ATP.
- b) Échange d'informations sur l'application de l'ATP en vertu de l'article 6. **Priorité: 1**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2005:** Examen des informations échangées entre les Parties contractantes et leurs conséquences sur l'application de l'ATP.
- c) Suivi de la résolution n° 243 sur «L'amélioration de la circulation des engins ATP pour le transport des denrées relevant de l'ATP» en vue d'une meilleure facilitation. **Priorité: 2**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2005:** Examiner, tous les ans, les difficultés rencontrées lors des franchissements de frontières par le transport de denrées périssables.
- d) Examen des définitions et des normes (de l'Annexe 1) applicables au transport des denrées périssables à la suite du Protocole de Montréal (nouveaux matériaux réfrigérants et isolants) et des contraintes environnementales. **Priorité: 2**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2005:** Contribuer à favoriser les véhicules et les carburants moins polluants comme cela est recommandé par le Programme commun d'action adopté par la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997).
- e) Examen des méthodes mises au point par la Sous-Commission des stations d'essai de l'IIF et étude de procédures pour l'étiquetage énergétique **Priorité: 1**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2006:** Être au courant du travail fait par l'IIF concernant le transport des denrées périssables et collecter des informations sur l'étiquetage énergétique.
- f) Élaboration d'un manuel ATP. **Priorité: 1**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2005:** Avoir une version finale du manuel comprenant les annexes révisées.
- g) Compatibilité de la législation communautaire avec l'ATP. **Priorité: 1**  
**Résultats escomptés d'ici la fin de 2005:** Coopérer avec la Commission des Communautés européennes en vue d'harmoniser la réglementation européenne avec l'ATP.

### ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- h) Examen des propositions sur les conditions de transport des fruits et légumes frais (2005). Priorité: 2  
Résultats escomptés d'ici la fin de 2005: Finir l'examen de la faisabilité de l'introduction de règles pour le transport de fruits et légumes frais dans l'ATP.
- i) Examen de propositions d'amendement concernant les méthodes d'essai et les procédures d'agrément pour les véhicules à compartiments et températures multiples, afin de tenir compte de l'évolution technique (2005). Priorité: 2  
Résultats escomptés d'ici la fin de 2007: Entrée en vigueur d'un nouvel amendement à l'ATP concernant les véhicules à compartiments et températures multiples.
- j) Étude de l'homologation des caisses vendues en kit (2005). Priorité: 2  
Résultats escomptés d'ici la fin de 2007: Entrée en vigueur d'un nouvel amendement à l'ATP sur l'homologation des caisses vendues en kit.
-