



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport des denrées périssables****Soixante-huitième session**

Genève, 22-25 octobre 2012

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens****Introduction des certificats d'examen de type comme moyen d'établir le constat de la conformité de la conception et des essais réalisés selon les protocoles de l'ATP****Communication du Gouvernement français***Note du secrétariat*

La France a transmis une version révisée du document ECE/TRANS/WP.11/2009/11/Rev.1 examiné à la soixante-sixième session. Les modifications apportées apparaissent en souligné.

**Contexte**

1. La formulation actuelle de l'annexe 1 (appendice 1) de l'ATP prévoit que le rapport d'essais (qui contient les résultats des essais) constitue aussi le constat de la conformité des engins aux exigences de l'ATP.

**Les problèmes rencontrés**

2. L'imbrication du constat de conformité dans le rapport d'essais pose un certain nombre de difficultés notamment :

- Des problèmes de **propriété industrielle** vis-à-vis des utilisateurs de ces rapports d'essais officiels qui contiennent des informations propres au savoir faire des entreprises et des informations nécessaires à la vérification de la conformité au type.

- Des problèmes de **gestion des modifications** des types d'engins certifiés qui se gèrent sous forme d'additifs au rapport d'essais. Ainsi, lorsque certaines variantes ne nécessitant pas d'essais doivent être enregistrées pour assurer la traçabilité des conceptions réputées conformes à l'ATP, un additif au rapport d'essai est établi.
- Un manque de prise en compte des normes usuellement adoptées au niveau international pour **séparer les activités d'essais et celles relevant de la certification** de produit (règles de l'International Laboratory Accreditation Cooperation/International Accreditation Forum (ILAC/IAF)).

## Proposition

3. Pour résoudre ces difficultés, il est proposé de séparer les données relatives aux résultats d'essais de celles liées au constat de la conformité en distinguant dans l'ATP:

- Le **rapport d'essais** complet qui contiendrait uniquement le résultat des essais de type réalisés par les stations d'essais officielles notamment les informations confidentielles utiles au constructeur. Ce document n'aurait plus vocation à être public.
- Le **certificat d'examen de type** qui inclurait les caractéristiques essentielles permettant de définir les types d'engin agréés ainsi que les éléments utiles à la vérification de la conformité visuelle au type des engins fabriqués. Ces certificats d'examen de type seraient rédigés de manière à respecter les exigences du constructeur vis-à-vis des problématiques de propriété industrielle et de secret de fabrication en se limitant aux informations nécessaires à la vérification de l'application correcte de la réglementation. Compte tenu de cette finalité, ces documents seraient publics facilitant ainsi l'échange d'information entre stations d'essais.

4. Un système similaire de certificat de conformité est déjà mis en place au niveau international dans le cadre de la modernisation d'un accord relatif à la réglementation applicable dans le domaine de la métrologie légale et qui s'appuyait depuis 1955 sur un principe similaire à celui de l'ATP ([www.oiml.org](http://www.oiml.org)).

## Impact de la mesure

### Impact technique

5. L'impact technique sera très positif en rendant publique et officielles des données qui le sont de fait aujourd'hui et en harmonisant la communication de ces données. La propriété intellectuelle sera renforcée du fait de la non dissémination des données privées du rapport mais seulement de celles du certificat.

### Impact financier

6. L'impact financier est minime. Le coût d'un certificat de type est modique vu les services qu'il apporte à l'utilisateur et à la sécurité sur la véracité des données communiquées.

## Proposition d'amendement

### Annexe 1, Appendice 1

#### **Dispositions relatives au contrôle de la conformité aux normes des engins isothermes, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques ou des groupes frigorifiques**

[...]

6. a) La délivrance de l'attestation de conformité des engins neufs construits en série d'après un type déterminé pourra intervenir par l'essai de type d'un engin représentatif de la production en série envisagée. Les résultats de l'essai de type sont consignés dans un rapport d'essais. Si l'engin soumis à l'essai de type satisfait aux conditions prescrites pour la classe à laquelle il est présumé appartenir, la station d'essais désignée ou agréée par l'autorité compétente établit un certificat d'examen de type.

Le certificat d'examen de type comporte le nom et l'adresse du constructeur ainsi que de son mandataire s'il y a lieu, les conclusions de l'examen réalisé par la station d'essais pour statuer sur la conformité de la conception technique de l'engin présenté au regard des exigences applicables, les conditions éventuelles de sa validité et les données nécessaires à l'identification du type de l'engin. Une ou plusieurs annexes peuvent être jointes au certificat.

Le certificat d'examen de type et ses annexes comportent toutes les informations pertinentes permettant l'évaluation de la conformité des engins et le contrôle en service.

Afin notamment de permettre l'évaluation de la conformité des engins fabriqués au type examiné, il doit comporter:

- les caractéristiques essentielles des engins et la classe concernée notamment les caractéristiques permettant de vérifier les conditions du paragraphe c) de la présente annexe,
- des informations concernant d'autres éléments nécessaires à l'identification de l'engin et à la vérification de sa conformité visuelle externe au type,
- le cas échéant, toutes informations spécifiques nécessaires pour vérifier les caractéristiques de l'engin fabriqué,
- dans le cas d'une partie constitutive d'un engin (groupe frigorifique, caisse, ...), toutes les informations nécessaires pour garantir la compatibilité avec les autres sous-parties avec lesquelles elle est susceptible d'être assemblée pour constituer un engin complet.

Le certificat d'examen de type a une validité de six ans à compter de la date de sa délivrance et peut être renouvelé pour de nouvelles périodes de six ans. Le fabricant informe la station d'essais qui détient la documentation technique notamment les rapports d'essais relatifs au certificat d'examen de type, de toutes les modifications dans la conception des engins qui peuvent remettre en cause la conformité des engins aux exigences applicables ou les conditions de validité du certificat. Ces modifications exigent un nouvel agrément sous forme d'un additif au certificat initial d'examen de type. La limite de validité des certificats sera mentionnée en mois et années;

b) L'autorité compétente prendra des mesures pour vérifier que la production des autres engins est conforme au type décrit par le certificat d'examen de type. A cette fin, elle pourra procéder à des vérifications par l'essai d'engins d'échantillons pris au hasard dans la série de production;

[...]

7. Rapport d'essai et certificat d'examen de type

Le rapport d'essais doit être établi conformément au paragraphe 5.10.2 de la norme international ISO/CEI 17025 en faisant référence à la méthode d'essai définie dans le présent appendice.

Le certificat d'examen de type approprié pour l'engin contrôlé doit être établi pour chaque essai conformément aux modèles 1 à 10 ci-après.

---