



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.11/198
19 novembre 1998

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

**Groupe de travail du transport
des denrées périssables**

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR
SA CINQUANTE-QUATRIEME SESSION
(2-5 novembre 1998)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION	1
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	2
ELECTION DU BUREAU	3
ACTIVITÉS DE LA CEE ET DE SES ORGANES QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL	4 - 6
a) Commission économique pour l'Europe	4
b) Comité des transports intérieurs	5-6

TABLE DES MATIERES (suite)**Paragraphes**

ACTIVITES D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLEMES INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL	7 - 12
Institut International du Froid (IIF)	7-12
MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)	13-18
a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord	13-14
b) Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès verbaux d'essais pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP	15-17
c) Echange d'informations entre les Parties en vertu de l'Article 6 de l'ATP	18-23
SITUATION DES PROJETS D'AMENDEMENTS ENVOYES AU DEPOSITAIRE	24-27
PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS A L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)	28-43
a) Procédure de révision de l'ATP	28-31
b) Paragraphes 32 à 42 de l'Appendice 2, Annexe 1 Actualisation des coefficients de sécurité	32
c) Appendice 1 à l'Annexe 2 de l'ATP Contrôle des températures de l'air pour le transport des denrées surgelées	33-34
d) Annexe 3 de l'ATP - Choix de l'équipement et	

des conditions de température pour le transport des denrées réfrigérées	35
--	----

TABLE DES MATIERES (suite)

Paragraphes

e) Paragraphe 2 d) de l'Appendice 1 de l'Annexe 1 Problème de la limitation des quantités pour la durée de validité des certificats d'agrément de type et de modalités de contrôle des engins d'une même série	36-38
f) Appendice 4, Annexe 1 Définitions de la non-autonomie et de l'amovibilité d'un dispositif thermique	39
g) Paragraphe 41 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP	40-43
 FACILITATION DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES	 44-47
PROCEDURES D'ESSAI ET HOMOLOGATION POUR LES VEHICULES A COMPARTIMENTS ET TEMPERATURES MULTIPLES	48-52
PORTEE DE L'ATP	53-63
CAISSES VENDUES EN KIT	64-66
PROCEDURES DE DETERMINATION DE L'EFFICACITE DES DISPOSITIFS REFRIGERANTS A ACCUMULATEURS EUTECTIQUES	67
FLUIDES FRIGORIGNES	68-70
STATISTIQUES DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES	71-73
PROCESSUS D'INTEGRATION EN EUROPE ET LEURS EVENTUELLES INCIDENCES SUR L'APPLICATION DE L'ATP ENTRE LES PARTIES A L'ACCORD	74-76
QUESTIONS DIVERSES	77-83
Révision des annexes de l'ATP	77-79

Nouvelle réglementation concernant l'importation des oeufs aux Etats-Unis d'Amérique	80-81
Remerciements adressés à l'IIF et à sa Sous-Commission D2/D3	82-83

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphe</u>
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1999-2003	84
DATE DE LA PROCHAINE SESSION	85
ELECTION DU PROCHAIN BUREAU	86
ADOPTION DU RAPPORT	87

* * * * *

- Annexe 1 : Questionnaire sur l'échange d'informations entre les Parties Contractantes en vertu de l'Article 6 de l'ATP
- Annexe 2 : Textes adoptés par le Groupe de travail
- Annexe 3 : Projet d'annexe à la "Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières"
- Annexe 4 : Projet d'amendement de l'accord ATP concernant les procédures d'essai pour les véhicules à compartiments et températures multiples
- Annexe 5 : Programme de travail pour 1999-2003

* * * * *

PARTICIPATION

1. Les Etats membres de la CEE/ONU ci-après étaient représentés : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Suède et Suisse. L'Organisation gouvernementale l'Institut International du Froid (IIF), ainsi que les organisations non-gouvernementales suivantes : Association du transport aérien international (IATA), Intercontainer-Interfrigo (ICF) et Transfrigoroute International (TI) ont également participé à la réunion.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.11/197) a été adopté.

ELECTION DU BUREAU

3. M. M. EILSOE (Danemark) et M. V. TKATCHEV (Fédération de Russie) ont été élus respectivement Président et Vice-Président, lors de la cinquante-troisième session.

ACTIVITES DE LA CEE ET DE SES ORGANES QUI SONT D'UN INTERET POUR LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Commission économique pour l'Europe

Documents : ECE/1998/38; E/ECE/1365

4. Le Groupe de travail a été informé des décisions prises par la Commission économique pour l'Europe à sa cinquante-troisième session (23 avril 1998), et en particulier du fait que la Commission:

- a prié les organes subsidiaires principaux d'encourager les organes qui leur sont rattachés à adopter la même présentation qu'eux pour leurs rapports;
- a entériné le mécanisme de suivi approuvé par la Conférence régionale sur les transports et l'environnement, selon lequel la CEE doit exercer un contrôle d'ensemble sur l'application du Programme commun d'action de la Conférence en organisant des réunions communes des bureaux du Comité des transports intérieurs et du Comité des politiques de l'environnement;
- a prié chacun de ses organes subsidiaires principaux d'examiner les publications en série relevant de sa compétence afin de déterminer s'il est justifié de continuer à les faire paraître et de communiquer les résultats de cet examen au secrétariat.

b) **Comité des transports intérieurs**

Document: ECE/TRANS/125

5. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixantième session du Comité des transports intérieurs notamment en ce qui concerne le transport des denrées périssables.

6. Il a également pris note de la Résolution No 246 adoptée par le Comité des transports intérieurs le 16 janvier 1998, qui institue une troisième semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE/ONU, du 1er au 7 mai 2000.

ACTIVITES D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLEMES INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

Institut International du Froid (IIF)

7. Le représentant de l'IIF a informé le Groupe sur les activités menées au sein de l'IIF, notamment par la Sous-Commission des stations d'essais.

8. Il a informé le Groupe de l'évolution en ce qui concerne les coefficients de sécurité; la Sous-Commission a décidé d'attendre un projet de directive sur l'étiquetage environnemental, en préparation au sein de l'Union européenne.

9. Le représentant de l'IIF a souligné la nécessité de réviser l'ATP pour le débarrasser des dispositions rendues obsolètes.

10. Le Groupe de travail a été informé des résultats préliminaires d'un questionnaire établi par la Sous-Commission des stations d'essais.

11. Il a invité les participants à envoyer leurs suggestions éventuelles quant à l'amélioration de la qualité du questionnaire à cette Sous-Commission.

12. Le Groupe a invité la Commission des Stations d'essais à préparer la version définitive du questionnaire pour sa prochaine session, version qui sera envoyée aux Parties contractantes de l'ATP par le secrétariat.

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. A ce jour, les Etats ci-après sont devenus parties à l'Accord : Allemagne; Autriche; Belgique; Bulgarie; Croatie; Danemark; Espagne; Etats-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; Finlande; France; Grèce; Hongrie; Irlande; Italie; Kazakstan; Luxembourg; Maroc; Norvège; Pays-Bas; Pologne;

Portugal; République tchèque; Royaume-Uni; Slovaquie; Slovénie; Suède; [Yougoslavie]. La Suisse a signé l'Accord mais ne l'a pas encore ratifié.

14. Le Groupe de travail a été informé que l'Estonie a déposé son instrument de ratification pour l'ATP, le 6 février 1998, c'est-à-dire que l'Accord y entrera en vigueur le 6 février 1999 (voir CN.80.1998.TREATIES-3).

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

Document: TRANS/WP.11/1998/5

15. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.11/1998/5 et a invité les délégations à actualiser les adresses concernant leurs pays respectifs.

16. Le Président a souhaité que, dans ce document, l'on ne fasse plus référence aux adresses télex et a invité les délégations à fournir leurs adresses électroniques.

17. Le Groupe de travail a décidé de faire figurer les coordonnées de l'IIF dans le document comportant les adresses des stations d'essais.

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

Document : TRANS/WP.11/1998/3

18. Le représentant du Danemark a présenté les travaux du groupe informel sur l'Article 6 de l'ATP, notamment la distinction entre deux types d'informations: l'échange d'informations sur les mesures générales prises par les parties contractantes pour le respect des dispositions de l'Accord et l'échange d'informations sur des infractions bien déterminées.

19. Il a expliqué le questionnaire élaboré par le Groupe informel, questionnaire annexé au document TRANS/WP.11/1998/3.

20. Certaines délégations ont exprimé quelques soucis quant à la possibilité d'obtenir des données et quant à la confidentialité des informations à échanger et le respect des réglementations nationales en la matière.

21. Le Groupe a estimé que l'échange d'informations était nécessaire et conforme à l'article 6 de l'ATP et a invité les parties contractantes à remplir le tableau 1 annexé au présent rapport avant le 1er février 1999.

22. La partie contractante qui relève l'infraction doit envoyer le tableau 2, le cas échéant, à l'autorité compétente du pays d'immatriculation.

23. Le Président du Groupe de travail a souhaité que le secrétariat mette sur sa page Internet des informations relatives aux propositions d'amendements, aux notifications dépositaires et aux amendements entrés en vigueur.

SITUATION DES PROJETS D'AMENDEMENTS ENVOYES AU DEPOSITAIRE

24. Les propositions d'amendements à l'Article 18 de l'ATP ont été diffusées par la notification dépositaire (voir C.N.57.1998.TREATIES-2) et le Groupe a entendu les réserves de quelques délégations relatives à ces propositions.

25. Le représentant de l'Italie a précisé que l'objection soulevée par son pays ne concernait pas les délais d'entrée en vigueur prévus à l'amendement à l'Article 18 mais uniquement l'augmentation de la minorité de blocage de un à trois.

26. Le Groupe de travail a été informé que les propositions d'amendements contenues dans la notification dépositaire C.N. 309.1997.TREATIES-2 ne sont pas encore entrées en vigueur (voir C.N.34.1998.TREATIES-1) (version rediffusée, en date du 22 juillet 1998).

27. L'Italie a présenté une objection au paragraphe 1 de l'Annexe 1; les autres projets d'amendements (Article 5, paragraphe 1 de l'article 10, modification à l'appendice 2 de l'annexe 1) entreront en vigueur le 31 avril 1999.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)**a) Procédure de révision de l'ATP****Document: TRANS/WP.11/1998/1**

28. Suite à l'objection présentée par l'Italie concernant la minorité de blocage, le Groupe de travail a chargé un petit groupe de trouver une nouvelle version de l'Article 18 susceptible d'être acceptée par toutes les parties.

29. Le petit groupe a proposé de réduire les délais d'entrée en vigueur et de laisser aux pays qui soumettent un projet d'amendement la possibilité de proposer une date d'entrée en vigueur.

30. La nouvelle version de l'Article 18 telle qu'adoptée par le Groupe de travail est annexée au présent rapport et le secrétariat a été chargé de la soumettre au Dépositaire.

31. Sur proposition de l'Allemagne, le Groupe de travail a approuvé les principes suivants, afin d'améliorer l'échange d'informations et la procédure de révision de l'Accord:

- 1) Tous les amendements adoptés par le Groupe de travail doivent être transmis par le secrétariat au dépositaire dans un même document;
- 2) La présentation de ce document doit être suffisamment claire pour permettre aux Parties d'objecter sur des points bien précis sans que cela n'entrave l'entrée en vigueur d'autres

points;

- 3) Le secrétariat doit informer les parties contractantes de la date à laquelle les propositions d'amendements ont été envoyées à New-York;
- 4) Toute partie qui présentera une objection ou fera une notification ou une proposition d'amendement doit immédiatement en informer le secrétariat du Groupe de travail.

**b) Paragraphe 32 à 42 de l'Appendice 2, Annexe 1 de l'ATP
Actualisation des coefficients de sécurité**

**Documents: TRANS/WP.11/R.64
TRANS/WP.11/1997/1**

32. L'actualisation des coefficients de sécurité devra être discutée en premier lieu au sein de la Sous-Commission des stations d'essais; il a été décidé de la garder à l'ordre du jour de la prochaine session.

**c) Appendice 1 à l'Annexe 2 de l'ATP
Contrôle des températures de l'air pour le transport des denrées surgelées**

33. Lors de sa dernière session, le Groupe de travail a décidé d'attendre l'entrée en vigueur du projet de norme européenne (CEN) WI 141-010 et de voir dans quelle mesure il serait pertinent de s'y référer.

34. Le représentant de la France a dit que le projet de cette norme est en bonne voie d'adoption et le Groupe a décidé d'ajourner cette question à sa prochaine session.

**d) Annexe 3 de l'ATP
Choix de l'équipement et des conditions de température pour le transport des denrées réfrigérées**

35. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe que son pays a soumis de nouveau au dépositaire le projet d'amendement relatif à l'Annexe 3 de l'ATP.

**e) Paragraphe 2 d) de l'Appendice 1 de l'Annexe 1
Problème de la limitation des quantités pour la durée de validité des certificats d'agrément de type et modalités de contrôle des engins d'une même série**

**Documents: TRANS/WP.11/1997/1
TRANS/WP.11/196, Par. 51-57 et Annexe 2**

36. Le représentant de la France a expliqué que sa proposition modifiant les paragraphes 2 b) et 2 d), vise à tenir compte des systèmes d'assurance qualité.

37. Le représentant du Royaume-Uni a préféré que l'on garde, pour le moment, le paragraphe 2 d).

38. Aucune délégation ne s'étant prononcée contre l'esprit de la proposition de la France, les représentants de l'Allemagne et de la France présenteront une proposition conjointe sur le sujet pour la prochaine session.

f) **Appendice 4, Annexe 1**
Définitions de la non-autonomie et de l'amovibilité d'un dispositif thermique

Documents : TRANS/WP.11/196, par. 58-62
TRANS/WP.11/R.67
TRANS/WP.11/1997/1

39. Le Groupe de travail a adopté la proposition de la France telle qu'annexée au présent rapport (voir annexe 2) et a chargé le secrétariat de la soumettre au dépositaire.

g) **Paragraphe 41 de l'Appendice 2 à l'Annexe 1 de l'ATP**

Document: TRANS/WP.11/1998/7

40. Le représentant de la France a expliqué que le paragraphe 41 de l'Appendice 2 à l'Annexe 1 de l'ATP s'applique uniquement dans le cas où le groupe a été testé séparément lors de l'essai initial pour la mesure de l'efficacité de son dispositif thermique.

41. Il conviendrait, dès lors, d'éviter toute confusion avec le paragraphe 49 du même appendice, qui définit l'essai complet de la caisse et du groupe des engins en service, soit sur le terrain, soit en tunnel.

42. Le représentant de l'Italie a estimé que le paragraphe 41 s'applique également aux engins en service.

43. Le Groupe de travail, qui a opté pour l'interprétation faite par le représentant de la France, a invité l'Italie à présenter une proposition sur cette question pour la prochaine session du Groupe. Si un compromis est trouvé à la Sous-Commission des stations d'essais; le projet d'amendement de la France pourra être envoyé au dépositaire.

FACILITATION DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES

Document : TRANS/WP.11/1998/2

44. Suite à la demande du Groupe de travail, Transfrigoroute International a préparé un projet d'annexe à la "Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières" concernant la facilitation du passage des engins ATP transportant des denrées périssables.

45. Un membre du secrétariat a informé le Groupe sur le statut de cette Convention, gérée par un Comité d'administration indépendant de l'ONU, Comité qui se réunira au courant de l'année 1999.
46. Le représentant du Danemark a souligné que le projet de paragraphe 2 à l'Article 3 de ce projet d'annexe, n'était pas compatible avec la législation européenne.
47. Le Groupe de travail a adopté le projet d'annexe avec la suppression du paragraphe 2 de l'Article 3 (voir annexe 3). Il a prié le Comité des transports intérieurs d'entériner ce projet et d'appuyer la demande d'inclusion de cette annexe dans la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

PROCEDURES D'ESSAIS ET HOMOLOGATION POUR LES VEHICULES A COMPARTIMENTS ET TEMPERATURES MULTIPLES

Document : TRANS/WP.11/1998/4

48. Le représentant du Royaume-Uni a présenté le document élaboré en concertation avec d'autres experts, sur les procédures d'essai pour les véhicules à compartiments et températures multiples.
49. Le représentant de Transfrigoroute International a indiqué que ce document ne reflète pas la position officielle de Transfrigoroute International et qu'en ce qui concerne le coefficient de sécurité, son organisation préfère qu'il soit maintenu à 2,5.
50. Le représentant de la France a souligné que la fiche technique CCT No 12 est dépassée et qu'il faudrait adopter le texte proposé par le Royaume-Uni, pour ce qui est du taux de brassage de l'air.
51. Le représentant de l'Allemagne a souhaité disposer de plus de temps pour vérifier certains aspects techniques.
52. Le Groupe de travail a adopté provisoirement le texte tel qu'annexé au rapport (voir annexe 4) et y reviendra à la prochaine session sur la base des commentaires qu'il aura reçus.

PORTEE DE L'ATP

Documents: TRANS/WP.11/1997/3 TRANS/WP.11/1998/8

53. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté la proposition de son pays contenue dans le document TRANS/WP.11/1998/8 sur la question de la portée de l'ATP, en insistant sur la nécessité d'inclure dans l'ATP les dispositions du tableau 2 annexées à cette proposition.
54. Il a informé le Groupe de travail sur les résultats des transports expérimentaux de fruits et légumes frais sous atmosphère modifiée.

55. Le représentant de l'Espagne a souhaité l'inclusion dans l'ATP de dispositions sur le transport des fruits et légumes frais.
56. Certaines délégations étaient d'avis que le transport des fruits et légumes frais ne présente aucun problème de santé publique et est susceptible d'être régulé par les lois du marché.
57. Le représentant de Transfrigoroute International a indiqué qu'au sein de son organisation certains membres étaient intéressés par l'élaboration de règles pour ce genre de transport; comme l'utilisation des engins FNA adaptés pour les fruits et légumes frais. Il a ajouté qu'aucune position n'était encore définitive à ce sujet.
58. Le représentant de la France a estimé que si la portée de l'ATP s'étend bien aux fruits et légumes frais car ce sont des denrées périssables, il partage le sentiment d'autres délégations concernant la difficulté de l'inclusion de prescriptions de températures pour les fruits et les légumes frais.
59. Il a soutenu que l'ATP n'est pas exclusivement un texte de santé publique.
60. Le représentant de la France a proposé que l'on ait recours aux accords bilatéraux ou multilatéraux prévus à l'Article 7 de l'ATP, quitte à introduire par la suite des modifications à l'ATP si cette expérience est concluante.
61. Le représentant de la Fédération de Russie a insisté sur le fait que, pour résoudre les problèmes de qualité et d'intégrité des produits lors de transports internationaux, il était indispensable d'avoir des dispositions dans l'ATP réglementant le transport des fruits et légumes frais.
62. Le Président a proposé au représentant de la Fédération de Russie de préparer un projet sur le transport des fruits et légumes frais pour la prochaine session du Groupe.
63. Le Groupe de travail a décidé de garder cette question à l'ordre du jour.

CAISSES VENDUES EN KIT

Document : TRANS/WP.11/1998/6

64. Le Groupe de travail a discuté la proposition de Transfrigoroute et a décidé d'y revenir à la prochaine session après examen au sein de la Sous-Commission des stations d'essais.
65. Le représentant de la France s'est demandé si un modèle de certificat de conformité aussi détaillé était utile.
66. Le Président du Groupe a souligné qu'il faudrait expliquer davantage et définir la notion de fabrication en kit.

PROCEDURES DE DETERMINATION DE L'EFFICACITE DES DISPOSITIFS REFRIGERANTS A ACCUMULATEURS EUTECTIQUES

Document : TRANS/WP.11/196, par. 92-93

67. Aucun élément nouveau relatif à ce sujet n'a été présenté, le Groupe a décidé de le garder à l'ordre du jour.

FLUIDES FRIGORIGENES

68. Le Groupe de travail a été informé que la Suède a interdit l'importation des engins utilisant les CFC et les HCFC.

69. Le Groupe a invité les pays qui ont pris des réglementations concernant les CFC et les HCFC de l'en informer.

70. Le Groupe de travail a décidé de garder cette question à l'ordre du jour, en y ajoutant les agents d'expansion.

STATISTIQUES DU TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSABLES

Résultats du questionnaire pilote sur les engins de transport des denrées périssables

Documents : TRANS/WP.6/1998/3; TRANS/WP.6/1997/20; TRANS/WP.6/R.86,
TRANS/WP.6/R.54

71. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session, il avait examiné les réponses au questionnaire pilote de 1997 sur les engins de transport des denrées périssables (TRANS/WP.6/1997/20) et a demandé au secrétariat de le redistribuer en 1998, après y avoir apporté certaines modifications. Plus précisément, le Groupe de travail avait recommandé qu'une colonne soit ajoutée à la page 6 du questionnaire (remorques) entre les colonnes "jusqu'à 1 499 kg" et "5 000 à 14 999 kg", et qu'il soit précisé que les données demandées dans le questionnaire concernaient uniquement les véhicules homologués conformément à l'ATP "en circulation" (TRANS/WP.11/196, par. 98 à 100).

72. Le Groupe de travail a été informé qu'à sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail des statistiques des transports avait examiné les résultats du questionnaire pilote, auquel six pays avaient répondu (Allemagne, Espagne, France, Norvège, Portugal et Suède) (TRANS/WP.6/1998/3). Le WP.6 ayant estimé que le nombre des pays qui avaient pu fournir les données demandées était trop faible, il avait demandé au secrétariat de ne pas redistribuer le questionnaire pilote en 1999 et avait décidé au lieu de cela d'attendre de nouvelles indications du WP.11 et une contribution éventuelle du Groupe de travail intersecrétariats des statistiques des transports (TRANS/WP.6/135, par. 12 et 13).

73. Le Groupe de travail a rappelé qu'il importait d'obtenir des données statistiques fiables dans ce

domaine et il a recommandé que le questionnaire existant ne soit pas modifié. Les délégations qui étaient en mesure de répondre au questionnaire pilote de 1998, mais que ne l'avaient pas encore fait, ont été priées de transmettre leurs informations au secrétariat dès que possible. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour et de réexaminer la question à sa prochaine session en tenant compte de l'opinion exprimée, le cas échéant, par le Groupe de travail intersecrétariats.

PROCESSUS D'INTEGRATION EN EUROPE ET LEURS EVENTUELLES INCIDENCES SUR L'APPLICATION DE L'ATP ENTRE LES PARTIES A L'ACCORD

74. Le représentant de la France a annoncé que son pays a présenté à la Commission européenne une demande de directive sur le transport des denrées périssables, axée sur les normes techniques de l'Accord ATP.

75. Plusieurs délégations ont soutenu cette démarche et ont souhaité qu'un seul service de la Communauté soit le point focal pour toutes les questions relatives à l'ATP.

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

QUESTIONS DIVERSES

Révision des Annexes de l'ATP

77. Plusieurs participants ont souligné la nécessité de réviser les annexes de l'ATP qui datent de trois décennies.

78. Le représentant de la Fédération de Russie a souhaité qu'il y ait dans l'ATP un chapitre consacré aux définitions des termes utilisés dans l'Accord.

79. Le Groupe a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session et a invité les délégations à réfléchir, dans un premier temps, à la façon de réviser la forme des textes sans toucher au fond.

Nouvelle réglementation concernant l'importation des oeufs aux Etats-Unis d'Amérique

80. Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail, qu'à partir du 27 août 1999, les oeufs (shell eggs) et les produits à base d'oeufs importés aux Etats-Unis devront être munis d'un certificat attestant que les oeufs emballés dans des conteneurs destinés au consommateur final, ont toujours été stockés après l'emballage, à une température ambiante de 7,2 °C au maximum.

81. Il a rappelé qu'il y a également des prescriptions d'étiquetage à respecter pour ces produits.

Remerciements adressés à l'IIF et à sa Sous-Commission D2/D3

82. Depuis de nombreuses années, l'Institut international du froid apporte un précieux concours au Groupe de travail du transport des denrées périssables et cela non seulement sous la forme de contributions aux réunions : en fait, toutes les propositions et amendements présentés traitant de questions techniques se fondent sur des travaux préparatoires effectués par la Sous-Commission D2/D3 de l'IIF.

83. Le Président du WP.11 souhaite au nom du Groupe de travail remercier l'IIF et espère bénéficier encore de son appui à l'avenir.

PROGRAMME DE TRAVAIL 1999-2003

84. Le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour 1999-2003, en tenant compte des directives sur la présentation des activités du programme de travail, telles qu'elles ont été définies par la Commission économique pour l'Europe et par le Comité des transports intérieurs à sa soixantième session (voir annexe 5).

DATE DE LA PROCHAINE SESSION

85. Le Groupe de travail a été informé que la date de sa cinquante-cinquième session était provisoirement fixée du 1er au 4 novembre 1999.

ELECTION DU PROCHAIN BUREAU

86. Le Groupe de travail a élu M. M. Eilsoe (Danemark) et M. V. Tkatchev (Fédération de Russie) respectivement Président et Vice-Président de sa prochaine session.

ADOPTION DU RAPPORT

87. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cinquante-quatrième 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

Tableau 1

1.1 **Échange d'informations entre États parties à l'ATP (art. 6, par. 1) (A remplir avant le 1/4/1999)**

État partie

Autorité compétente 1/.....

Personne à contacter

Téléphone/Télécopie

Qui met en oeuvre les mesures ? Avec quelle fréquence ?	Quel est l'objet des vérifications ?	Conséquences en cas de non-respect de l'article 4, paragraphe 1, de l'ATP
* police de la circulation fréquence <u>2/</u> {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 fréquence <u>2/</u> {1 2 3 4 5}	* Validité de la marque d'identification	* Rapport à une autorité sanitaire compétente (désignation de l'autorité ...) :
* autorité douanière fréquence <u>2/</u> {1 2 3 4 5}	* Dommages subis par le matériel de transport	* inspection des denrées * acceptation/saisie/rejet
* autorité d'inspection des denrées fréquence <u>2/</u> {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 <u>3/</u>
* autres * *		* Information du pays d'immatriculation (art. 6 par. 2 de l'ATP) * Autres mesures
Remarques/Amendements		

1/ Autorité compétente à mentionner dans le document TRANS/WP.11/1998/5.

2/ Fréquence allant de 1 (rarement) à 5 (régulièrement).

3/ Veuillez indiquer une fourchette pour le montant de l'amende dans la monnaie nationale.

1.2 Statistiques sur les vérifications du respect de l'ATP au cours de l'année 1/ (Facultatif)

Nombre de vérifications effectuées au titre de l'article 6 de l'ATP	Vérifications effectuées sur les routes :
	Vérifications effectuées aux frontières :
	Vérifications effectuées lors du chargement et du déchargement (par des autorités vétérinaires officielles) :
Nombre de violations de l'ATP détectées 2/	(Total) :
<u>dont</u> : véhicules immatriculés dans le pays	
véhicules immatriculés dans des pays étrangers	
Le plus fort pourcentage de véhicules "non conformes" était de ... %. Les véhicules venaient de : (nom du pays d'immatriculation)	
Remarques/amendements :	

1/ Veuillez indiquer l'année pour laquelle les données sont fournies.

2/ Sans faire de distinction selon que les vérifications ont été effectuées sur les routes, aux frontières ou lors du chargement et du déchargement.

Tableau 2 */

2. Rapport sur des infractions bien déterminées (art. 6, par. 2, de l'ATP)

Période 1/ allant du au

État Partie :

Pays d'immatriculation du véhicule en jeu :

Date	Numéro d'immatriculation du véhicule ou de l'équipement <u>2/</u>	Adresse du transporteur ou du transitaire (s'ils sont différents)	Type d'infraction <u>3/</u>	Sanctions sur place

1/ La période ne devrait pas dépasser six mois.

2/ Y compris le numéro d'immatriculation du conteneur ou de la caisse mobile.

3/ Possibilités : attestation ATP arrivée à expiration - attestation ATP non valable, pas de marque d'identification - dommages subis par le moyen de transport - moyen de transport non adapté aux marchandises transportées.

*/ Le présent tableau est envoyé, le cas échéant, par l'autorité compétente qui a relevé l'infraction à l'autorité compétente du Pays d'immatriculation.

Annexe 2

Textes adoptés par le Groupe de travail

1ère proposition :

AMENDEMENTS À L'ARTICLE 18 DE L'ATP

Article 18

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres États visés au paragraphe 1 de l'article 9 du présent Accord.

Le Secrétaire général pourra également proposer des amendements au présent Accord ou à ses annexes qui lui auront été communiqués par le Groupe de travail du transport des denrées périssables du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général

a) soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,

b) soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son pays.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue ci-dessus au paragraphe 2 b) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de six mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante :

a) lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article;

b) lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes :

- date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration;
- expiration du délai de six mois visé au paragraphe 3 du présent article.

6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté. La partie proposant l'amendement peut spécifier dans sa proposition, aux fins de l'entrée en vigueur de cet amendement, s'il venait à être accepté, une période supérieure à trois mois.

7. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2 a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2 b) du présent article. Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes auront adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

8. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, les annexes et appendices du présent Accord peuvent être notifiés par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Si l'administration d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette Partie contractante aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes pourra prévoir que, pendant une période transitoire, les anciennes annexes resteront en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec les nouvelles annexes. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouveaux textes résultant de telles modifications.

2ème proposition :

Amendements à l'Annexe 1, appendice 4

L'avant-dernier paragraphe de l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'ATP doit être modifié comme suit :

"Si l'engin est doté d'un dispositif thermique amovible ou non autonome et dans les cas où le dispositif thermique comporte des conditions particulières d'utilisation, la ou les marques d'identification seront complétées par la lettre X, par exemple dans les cas suivants :

1. POUR UN ENGIN RÉFRIGÉRANT :

Lorsque les plaques eutectiques doivent être placées dans une autre enceinte pour être congelées.

2. POUR UN ENGIN FRIGORIFIQUE :

2.1 Lorsque le moteur d'entraînement du compresseur est celui du véhicule.

2.2 Lorsque le groupe frigorifique lui-même ou une partie de ce groupe est amovible, ce qui empêcherait son fonctionnement."

* * * * *

Annexe 3

Projet d'annexe à la "Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières" concernant la facilitation du passage des engins ATP transportant des marchandises périssables

Article premier

Principes

1. Compte tenu que le délai disponible pour la commercialisation et la distribution des denrées périssables est limité, tout retard dans l'exécution des transports de ces denrées est préjudiciable à la préservation de leurs qualités commerciales et, tout spécialement, à celle de leurs qualités hygiéniques.
2. Compte tenu, d'autre part, que les machines frigorifiques doivent être obligatoirement maintenues en fonctionnement pendant toute la durée des transports, ces machines sont génératrices de pollutions et de nuisances sonores pour l'environnement chaque fois que les arrêts des véhicules sont anormalement longs ou prolongés de façon non justifiée.
3. En application de ces principes, le franchissement des frontières par les engins à température dirigée, agréés ATP, doit être aussi court que possible.

Article 2

Réduction du temps d'attente

1. Les services responsables de la circulation prendront toute mesure tendant à minimiser l'attente des véhicules de transport de denrées périssables, agréés ATP, depuis le moment de leur arrivée à la frontière jusqu'à celui des divers contrôles réglementaires, administratifs, douaniers et médico-sanitaires.
2. Les services chargés de procéder aux contrôles réglementaires concernant des marchandises périssables les effectueront de sorte à en réduire les durées.
3. La machine frigorifique doit être maintenue en fonctionnement, pendant toute la durée du franchissement des frontières, sauf si son arrêt temporaire est impératif, eu égard à la nature du contrôle effectué (par exemple, s'il y a ouverture de la porte).

Article 3

Coopération

Les services coopéreront avec les services homologues des autres Parties contractantes afin d'accélérer le passage des marchandises périssables lorsque ces marchandises sont soumises à des inspections médico-sanitaires, en particulier par l'échange d'informations.

* * * * *

Annexe 4**Projet d'amendement de l'accord ATP concernant les procédures d'essai pour les véhicules à compartiments et températures multiples****E. Procédures d'essai pour les véhicules à compartiments et températures multiples**

61. Les essais peuvent être effectués :

- i) soit sur le véhicule complet, équipé (selon le cas) d'un ou de plusieurs dispositifs thermiques ou
- ii) dans le cas d'un véhicule frigorifique dont la caisse a fait l'objet d'un essai séparé (suivant les procédures décrites au paragraphe 2 c) iii) b) de l'Annexe 1 Appendice 1 de l'ATP) et pour le groupe frigorifique mécanique lors de la mesure de la puissance frigorifique utile, suivant les procédures décrites aux paragraphes 51 à 59 de l'appendice.

Dans le cas de ii) ci-dessus, lors de l'installation du groupe frigorifique sur la caisse du véhicule à agréer, les conduites et câbles qui traversent des parois isolées doivent être isolés afin de limiter les pertes par les ponts thermiques résultant de cette installation.

62. Coefficient K

Le coefficient global de transmission thermique de l'équipement complet à compartiments/températures multiples doit être mesuré suivant les procédures décrites à l'appendice 2 de l'annexe 1, paragraphes 1 à 15, pour l'équipement avec des cloisons mobiles, et aux paragraphes 1 à 15 ainsi que 20 et 21 b) pour l'équipement avec des cloisons fixes.

63. Cloisons

Pour l'équipement à compartiments/températures multiples, les cloisons intérieures qui séparent les compartiments sont traitées de la manière suivante :

<i>Type de cloison</i>	<i>Epaisseur minimale</i>	<i>Coefficient K admis</i>
Transversale fixe	45 mm	0,4 W/m ² °C
Transversale mobile	45 mm	0,7 W/m ² °C
Longitudinale fixe	30 mm	0,7 W/m ² °C

TRANS/WP.11/198

page 26

Annexe 4

NOTA :

i) Les valeurs ci-dessus ont été introduites pour faciliter les calculs nécessaires à l'adaptation de la puissance frigorifique des évaporateurs aux pertes thermiques maximales de chaque compartiment. Elles constituent une hypothèse et ne doivent pas être utilisées comme une règle pour établir un rapport entre le coefficient K et l'épaisseur de l'isolation.

ii) On suppose également que les fabricants des cloisons intérieures utilisent le matériau isolant le plus efficace disponible, comme pour les parois latérales extérieures de véhicule.

iii) L'utilisation d'un matériau isolant de qualité inférieure dans la construction des cloisons intérieures rend le constructeur incapable de réaliser l'installation susmentionnée. Dans ces conditions, les autorités compétentes doivent mesurer les coefficients K des cloisons pour permettre la certification ATP.

64. Essai des groupes frigorifiques mécaniques à évaporateurs multiples

Les essais peuvent être effectués sur un véhicule complet ou en utilisant le nombre approprié des caissons calorimétriques. Le paragraphe 52 du présent appendice définit les paramètres appropriés.

La mesure de la puissance frigorifique utile est limitée aux résultats des essais aux conditions $+30/-20$ °C et $+30/0$ °C. La valeur à $+30/-10$ °C est déterminée par interpolation, et celle à $+30/+12$ °C est considérée comme équivalente à celle $+30/0$ °C pour la comparaison des performances des évaporateurs et des compartiments.

Les séries d'essais suivants doivent être effectués :

- 1) Dans les conditions indiquées ci-dessus, la puissance frigorifique nominale du groupe de condensation équipé d'un ou plusieurs évaporateurs choisis par le constructeur pour une surface de fonctionnement maximale doit en premier lieu être mesurée.
- 2) La puissance frigorifique utile de chaque évaporateur susceptible d'être utilisé avec la même unité de condensation mais fonctionnant séparément doit être mesurée. Les mesures de la puissance frigorifique sont effectuées suivant les procédures décrites aux paragraphes 51 à 59 du présent appendice.
- 3) Les essais doivent être effectués sur un groupe frigorifique complet fonctionnant comme équipement à multitempératures avec 2 ou 3 évaporateurs. Les températures d'entrée d'air au condenseur devront être amenées à $+30\pm 0,5$ °C durant les essais. La température intérieure de chaque compartiment doit être amenée à 0 °C. La température de l'un des compartiments doit être amenée à -20 °C, puis maintenue à cette température avec une puissance de chauffage de compensation qui est mesurée et enregistrée. En même temps, une charge de chauffage égale à 20

% de la puissance mesurée séparément à $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ de chaque évaporateur correspondant est ajoutée aux compartiments qui restent maintenus à $0\text{ }^{\circ}\text{C}$.

On prend la moyenne de la puissance de chauffage de compensation enregistrée à $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ sur une période d'essai de 4 heures et on la calcule en pourcentage de la puissance mesurée à $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ de cet évaporateur testé séparément.

Le processus ci-dessus est répété pour les autres évaporateurs/compartiments de l'équipement à températures multiples soumis à l'essai. On doit établir la moyenne des résultats obtenus pour chaque évaporateur, sous forme de pourcentage, pour donner à l'évaporateur en configuration à deux compartiments un facteur moyen U, et un facteur moyen V à l'évaporateur pour une configuration à trois compartiments.

4) Calculs des puissances frigorifiques utiles des évaporateurs de façon à appliquer le paragraphe 41 de l'appendice 2 de l'annexe 1.

Les puissances effectives à utiliser pour faire correspondre un équipement frigorifique à évaporateurs multiples à un véhicule à multicompartiments sont données par U % et V %, multipliés par la puissance frigorifique individuelle de chaque évaporateur fonctionnant conjointement avec la même unité de condensation.

65. Débit d'air des évaporateurs

Le débit volumique et la vitesse moyenne d'air des ventilateurs de chaque évaporateur sont mesurés en utilisant une méthode reconnue internationalement (telle que BS 848, AMCA 210-85, DIN 24163, NFE 36101, NFX 10102, DIN 4796)

66. Rapport des essais

Un rapport des essais (Modèle 11) est établi. Il doit inclure les résultats des essais indiqués ci-dessus auxquels le groupe frigorifique à températures multiples a été soumis.

67. Calculs et certification

En utilisant le rapport des essais (Modèle 11), des calculs sont effectués pour s'assurer que la puissance frigorifique nominale mesurée du groupe de condensation à $+30/-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ est au moins égale à 1,75 fois les pertes thermiques à travers les parois latérales, le plancher, la cloison, la face avant, le toit et les portes du véhicule lorsqu'il fonctionne à une température intérieure de $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$, avec une température extérieure de $+30\text{ }^{\circ}\text{C}$. Des calculs similaires doivent être effectués pour les conditions $+30/-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+30/0\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Deuxièmement, le pourcentage de U % et V % de la puissance frigorifique mesurée de chaque évaporateur fonctionnant en mode seul à +30/-20 °C doit être au moins égal à 1,75 fois les pertes thermiques calculées à travers les parois latérales, le plancher, les cloisons/portes et le toit du compartiment dans lequel fonctionne l'évaporateur. Des calculs similaires doivent être effectués pour les conditions +30/-10 °C et +30/0 °C.

Troisièmement, le débit volumique mesuré de l'évaporateur en m³/h divisé par le volume maximal du compartiment dans lequel fonctionne l'évaporateur doit être au moins de 40 (changements d'air par heure).

Enfin, un certificat type ATP pour un groupe à températures/ compartiments multiples doit être établi pour le véhicule.

68. Procédure d'essai et de certification des groupes frigorifiques à compartiments multiples lorsque de l'air froid est produit par les ventilateurs du compartiment à basse température pour réguler la température dans le deuxième compartiment.

L'essai de ce type d'équipement peut être effectué sur un véhicule complet, ou en utilisant un nombre approprié de calorimètres. Le paragraphe 52 du présent appendice définit les paramètres appropriés.

Si le véhicule est équipé d'une cloison mobile, celle-ci est rangée, dans sa position de non-usage, horizontalement au niveau du toit.

La puissance frigorifique du groupe frigorifique complet est mesurée suivant les procédures décrites aux paragraphes 51 à 59 du présent appendice, aux conditions +30/-20 °C et +30/0 °C.

La cloison mobile est mise en place de manière à maximiser la taille du compartiment à température plus élevée. Le groupe frigorifique est ensuite mis en marche aux conditions +30/-20 °C. Des ventilateurs de cloisons fonctionnent en régime permanent et, si nécessaire, une chaleur de compensation est dégagée dans le compartiment arrière pour maintenir sa température à -20 °C. Ces essais sont répétés aux conditions +30/0 °C.

Les débits volumiques et les vitesses d'air des ventilateurs des évaporateurs et des cloisons seront mesurés.

Un rapport des essais (Modèle 12) indiquant les résultats est produit.

En utilisant ce rapport, les calculs doivent montrer que la puissance frigorifique utile du groupe frigorifique complet est au moins égale à 1,75 fois les pertes thermiques à travers le plancher, le toit, les parois latérales, la cloison, la face avant et les portes arrière du véhicule complet aux conditions +30/-20 °C et +30/0 °C.

De même, pour le compartiment à haute température dans sa dimension maximale, le rapport des essais indique l'effet frigorifique maximal disponible. Lorsqu'il est calculé, cet effet doit être au moins égal à 1,75 fois les pertes thermiques de ce compartiment aux conditions +30/-20 °C, +30/-10 °C ou +30/0 °C.

Le débit de l'évaporateur mesuré en m³/h divisé par le volume maximal du compartiment alimenté en air doit être au moins égal à 40 (changements d'air par heure).

Un certificat ATP pour ce véhicule à compartiments multiples peut alors être délivré.

S'agissant de l'équipement à cloisons fixes, le coefficient K de la caisse complète doit être mesuré conformément aux paragraphes 1 à 15, ainsi qu'aux paragraphes 20 et 21 b). Les essais de refroidissement doivent suivre les procédures décrites au début de ce paragraphe.

69. Régulation du fonctionnement d'un véhicule complet neuf à températures/compartiments multiples

Cet essai est effectué sur site par l'autorité compétente.

Il a pour objectif de vérifier que le groupe frigorifique assure correctement les consignes de réglage du thermostat dans chaque compartiment.

Par exemple, aux températures suivantes pour un véhicule à trois compartiments à température régulée : -20/-20/-20 °C, 0/+12/-20 °C, +12/-20/0 °C.

* * * * *

Annexe 5

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1999-2003

Activité : 02.10

Harmonisation des règlements et des normes concernant le transport international de denrées périssables et facilitation de son fonctionnement

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 :

- a) Examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour. (Projet permanent)

Résultat escompté, fin 2000 :

L'entrée en vigueur des révisions des Annexes 2 et 3 de l'ATP.

Priorité : 1

- b) Elaborer une procédure pour la révision de l'ATP afin d'accélérer l'entrée en vigueur des textes adoptés par le Groupe de travail (2000).

Résultat escompté, fin 2000 :

L'entrée en vigueur de la révision de l'Article 18 de l'ATP.

Priorité : 1

- c) Révision générale des Annexes de l'ATP afin de mettre à jour les textes (2003)

Résultat escompté, fin 2000 :

Finaliser le premier projet des principales modifications aux Annexes.

Priorité : 1

- d) Echange d'informations sur l'application de l'ATP en vertu de l'article 6. (Projet permanent)

Résultat escompté, fin 2000 :

Préparer un document annuel relatif aux informations échangées entre les Parties Contractantes sur l'application de l'ATP.

Priorité : 1

- e) Suivi de la résolution No 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. (Projet permanent)

Résultat escompté, fin 2000 :

Finaliser une annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières;

Examiner, tous les ans, les difficultés rencontrées lors des franchissements de frontières par le transport de denrées périssables.

Priorité : 2

- f) Examen des propositions sur les conditions de transport des fruits et légumes frais. (2003)

Résultat escompté, fin 2000 :

Finir l'examen de la faisabilité de l'introduction de règles pour le transport de fruits et légumes frais, dans l'ATP.

Priorité : 2

- g) Examen de propositions d'amendements concernant les méthodes d'essai et des procédures d'agrément pour les véhicules à compartiments et températures multiples, afin de tenir compte de l'évolution technique. (2000)

Résultat escompté, fin 2000 :

L'entrée en vigueur d'un nouvel amendement à l'ATP concernant les véhicules à compartiments et températures multiples.

Priorité : 2

- h) Processus d'intégration en Europe en liaison avec l'ATP (2000)

Résultat escompté, fin 2000 :

Coopérer avec la Commission des Communautés européennes en vue d'harmoniser la réglementation européenne avec l'ATP.

Priorité : 2

- i) 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. (Projet permanent)

Résultat escompté, fin 2000 :

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)

Priorité : 2

- j) Etude de l'homologation des caisses vendues en kit (2000)

Résultat escompté, fin 2000 :

L'entrée en vigueur d'un nouvel amendement à l'ATP sur l'homologation des caisses vendues en kit.

Priorité : 2

- k) Amélioration de la collecte des statistiques sur le transport des denrées périssables (2000)

Résultat escompté, fin 2000 :

Collecte des données et amélioration du Questionnaire Pilote, en coopération avec le WP.6.

Priorité : 2

- l) Examen des méthodes mises au point par la Sous-Commission des stations d'essai de l'IIF. (Projet Permanent)

Résultat escompté, fin 2000 :

Prendre en compte le travail fait par l'IIF concernant le transport des denrées périssables.

Priorité : 3
