



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.11/212
1 décembre 2005

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 SOIXANTE ET UNIÈME SESSION
(31 octobre-3 novembre 2005)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION.....	1
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	2
ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL.....	3-6
a) Comité des transports intérieurs	3 et 4
b) Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7).....	5 et 6
ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLÈMES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL.....	7-9
a) Institut International du Froid (IIF).....	7 et 8
b) Transfrigoroute international	9

TABLE DES MATIÈRES (suite)**Paragraphes**

MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINs SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)	10-25
a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord.....	10-12
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	13-15
c) Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'Article 6 de l'ATP	16-18
d) Sécurisation des documents	19-25
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	26-32
PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINs SPÉCIAUX À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)	33-61
a) Appendice 1 à l'Annexe 1 de l'ATP	33-35
b) Appendice 2 à l'Annexe 1 de l'ATP	36-55
c) Appendices 1 et 2, Annexe 2 de l'ATP	56-60
RÉVISION DE L'ANNEXE 1 DE L'ATP	61
MANUEL ATP	62-69
PROCÉDURES D'AGRÉMENT DES VÉHICULES À COMPARTIMENTS ET TEMPÉRATURES MULTIPLES	70-75
CAISSES EN KIT	76-82
FACILITATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DENRÉES PÉRISSABLES	83 et 84
PORTÉE DE L'ATP	85
COMPATIBILITÉ ENTRE L'ATP ET LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE	86 et 87
ÉTUDE DES PROCÉDURES POUR L'ÉTIQUETAGE ÉNERGÉTIQUE, FLUIDES FRIGORIGÈNES ET AGENTS D'EXPANSION	88-91

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
QUESTIONS DIVERSES.....	92-96
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2005-2008	97
DATE DE LA PROCHAINE RÉUNION.....	98
ÉLECTION DU PROCHAIN BUREAU.....	99
ADOPTION DU RAPPORT.....	100

* * * * *

Annexe 1 : Questionnaire sur l'échange d'informations entre les Parties contractantes en vertu de l'Article 6 de l'ATP	page 14
Annexe 2 : Textes adoptés à l'ATP	page 16
Annexe 3 : Textes adoptés au Manuel ATP.....	page 23
Annexe 4 : Programme de travail	page 25

* * * * *

Additif 1 : Amendements à l'ATP adoptés par les soixantième et soixante-et-unième sessions	
---	--

PARTICIPATION

1. Les États membres de la CEE/ONU ci-après étaient représentés : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, 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), Organisation internationale de normalisation (ISO) et Transfrigoroute International (TI) ont également participé à la réunion.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.11/211 et -/Add.1) a été adopté.

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

a) Comité des transports intérieurs

Document : ECE/TRANS/162

3. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs a approuvé le rapport du Groupe de travail sur sa soixantième session.

4. Il a également été informé que le Comité **a de nouveau demandé** à tous les États membres de devenir Parties contractantes aux instruments juridiques élaborés sous ses auspices et de prendre toutes les mesures voulues pour les appliquer.

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

5. Le Groupe de travail a été informé des normes actualisées pour la viande bovine, la viande ovine et la viande de poulet et de la norme nouvelle, pour la viande de lama, préparée par le Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (TRADE/WP.7).

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 .

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

a) Institut International du Froid (IIF)

Document : INF.5 (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 Athènes (Grèce) en mai 2005.

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

b) Transfrigoroute International

9. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le Groupe sur les activités de son Organisation.

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**

10. À ce jour, les Etats ci-après sont devenus Parties à l'Accord : Albanie, 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.

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

12. Le représentant de l'Espagne a prié le secrétariat de promouvoir l'adhésion à l'ATP de pays non européens.

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

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

14. Il a invité les délégations des États contractants à communiquer les 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 (adresses e-mail et éventuellement les adresses des pages web).

15. Le représentant du CLCCR a indiqué qu'à l'avenir il faudra informer les usagers sur les stations d'essai capables de faire les tests sur les engins à compartiments et températures multiples.

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

16. Le Groupe de travail a souligné l'importance de l'échange d'informations entre les autorités compétentes sur l'application de l'ATP.

17. Il a prié le secrétariat de faire circuler par lettre officielle le questionnaire sur l'échange d'informations entre les Parties contractantes en vertu de l'Article 6 de l'ATP (voir annexe 1) et de faire un rappel par email à l'intention des délégations.

18. Le Groupe de travail a décidé de garder cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

d) Sécurisation des documents

19. Le Groupe de travail a été informé que le groupe informel qui devait 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- n'a pas encore pu se réunir.

20. Il a convenu de l'importance de la sécurisation des documents et a décidé de former un groupe informel sur cette question avec pour membres : Allemagne, Danemark, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Slovaquie.

21. Le mandat de ce groupe est d'étudier les textes disponibles sur la sécurisation des documents notamment la législation de la Communauté européenne en la matière ainsi que les normes ISO, puis de proposer des moyens de sécurisation des documents ATP.

22. Le représentant de l'ISO a indiqué que son Organisation est active dans le domaine de sécurisation des documents de transport. Elle a élaboré un système de management de la sécurité pour la chaîne de transport (ISO 28000 à publier en novembre 2005), système qui sera exposé à la prochaine session du Comité des transports intérieurs.

23. Plusieurs représentants se sont félicités de la participation de l'ISO aux travaux du Groupe et ont souhaité que l'ISO continue à participer et à informer le Groupe sur ses activités qui sont en rapport avec le transport des denrées périssables.

24. Le Groupe de travail a désigné l'Espagne comme chef de file du groupe informel sur la sécurisation des documents. Le chef de file est chargé d'organiser la coordination entre les différents membres, de leur proposer un ordre du jour, d'inviter si nécessaire à la tenue d'une réunion et de présenter le rapport de ce groupe à la prochaine session du Groupe de travail.

25. Le Président du Groupe a fait remarquer qu'à l'avenir il sera également utile de se pencher sur l'harmonisation entre les procès-verbaux d'essai.

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'annexe 1 de l'ATP, adoptés par le Groupe de travail lors de sa dernière session (TRANS/WP.11/210, annexe 2) ont été circulés par le dépositaire (voir C.N.481.2005.TREATIES-2 et C.N.500.2005.TREATIES-3).

27. Les projets d'amendements à l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP, adoptés par le Groupe de travail lors de sa cinquante-neuvième session (TRANS/WP.11/208, par. 37 et annexe 2) sont entrés en vigueur le 19 décembre 2004 (voir C.N.646.2004.TREATIES-1).

28. Le représentant de l'Allemagne a déploré que les textes adoptés aient été circulés par deux notifications dépositaires différentes dans un court laps de temps ce qui pourrait amener à la confusion. Il a notamment observé que le texte notifié le 13 juillet 2005 ne reprend pas le texte notifié le 27 juin 2005 et ne reflète pas - par conséquent - l'état des décisions prises par le WP.11. En outre, il a indiqué que l'Allemagne entend faire objection.

29. Il a invité le Groupe de travail à une réflexion sur le niveau de réglementation atteint par l'ATP et s'est demandé s'il ne fallait pas envisager de revoir la périodicité des réunions pour ne les tenir qu'en cas de besoin.

30. Certaines délégations ont estimé que les réunions annuelles restent nécessaires, que l'ATP n'a pas encore atteint le niveau optimal de réglementation et que plusieurs textes sont encore en cours d'élaboration notamment les procédures d'agrément des engins à compartiments et températures multiples, les caisses en kit et le manuel ATP dont le but est d'harmoniser l'interprétation d'une réglementation très technique.

31. Le Groupe de travail a gardé cette question à l'ordre du jour pour recevoir les contributions des délégations sur l'optimisation de son travail.

32. Il a invité le secrétariat à présenter, si nécessaire, le texte des amendements à l'annexe 1 en une seule fois pour accélérer l'entrée en vigueur de cette annexe et a exprimé le souhait que, dans le futur, le WP.11 ait davantage recours aux « solutions de paquet » ; c'est-à-dire la circulation des amendements par une seule notification dépositaire.

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

a) Appendice 1 à l'Annexe 1 de l'ATP

Paragraphe 1 b) et 2 a), Appendice 1, Annexe 1

Document informel: INF.2 (Royaume-Uni)

33. Le représentant du Royaume-Uni a indiqué que l'ATP ne stipule pas qu'il faut une nouvelle certification des dispositifs thermiques après six ans.

34. Il a ajouté qu'il n'est pas clair que le paragraphe 2 a) de l'Appendice 1, Annexe 1, couvre les dispositifs thermiques.

35. Le Groupe de travail a invité le représentant du Royaume-Uni à proposer une proposition officielle pour la prochaine session.

b) Appendice 2 à l'Annexe 1 de l'ATP

Paragraphe 29 c), Appendice 2, Annexe 1

Document: TRANS/WP.11/2005/4 (Espagne)

36. Le représentant de l'Espagne a présenté sa proposition d'ajouter de nouvelles dispositions au paragraphe 29 c) pour couvrir les véhicules de plus de 12 ans.

37. Il a indiqué que lors de sa dernière session, le Groupe de travail a demandé que cette proposition soit reformulée en faisant chaque fois référence aux parties pertinentes de l'ATP; ce qui a été fait.

38. Il a expliqué que son pays dispose d'une seule station d'essai et applique l'ATP au niveau national d'où l'importance du délai de 12 à 14 ans.

39. Le représentant de la France a noté que, par expérience, le délai de 12 ans ne pose pas de problème mais qu'au-delà tout dépend de l'usage et de l'entretien du véhicule.

40. Plusieurs délégations ont estimé que le principe de la proposition est bon et qu'elle pourra être acceptée moyennant quelques modifications.

41. Le représentant de l'Espagne a demandé un vote sur sa proposition modifiée par le remplacement de « véhicules » par « caisses ». Le résultat du vote est : une voix pour, quatre contre et douze abstentions.

42. Le Président a invité les délégations intéressées par ce sujet à présenter une proposition d'amendement pour la prochaine session.

Paragraphe 49 b), Appendice 2, Annexe 1

Documents: TRANS/WP.11/2005/7 (Allemagne)

TRANS/WP.11/2005/9 (Suède)

43. Le représentant de l'Allemagne a rappelé sa proposition d'ajouter 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.

44. Il a ajouté que cette proposition a été discutée depuis quelque temps et a été approuvée par l'IIF.

45. Le représentant de l'Espagne a appuyé la proposition et a indiqué que son pays utilise un test similaire qui tient compte de la température ambiante.

46. Les représentants de la Finlande et de la Suède ont indiqué qu'après vérifications de leurs bases de données, si leurs pays respectifs avaient fait des tests suivant les données du tableau proposé, ils auraient abouti respectivement à 27% et 26% de rejet pour les véhicules FRC.

47. Le représentant de la Suède a rappelé que lors de sa dernière session, le Groupe a demandé qu'il y ait une analyse coûts/bénéfices et que l'on fournisse les détails sur les modes opératoires qui fondent les chiffres du tableau mais cela n'a pas été fait et, qu'en outre, il serait nécessaire de préciser la date d'application des nouvelles dispositions et leur applicabilité aux engins déjà en service.

48. Il a indiqué que, pour ces raisons, sa délégation n'était pas en mesure d'appuyer la proposition présentée par l'Allemagne.

49. Le représentant des Pays-Bas a également souhaité disposer des données techniques justifiant les chiffres du tableau et s'est demandé pourquoi la différence faite entre les engins autonomes et les engins non autonomes, dans le document présenté par la France, ne figure plus dans la présente proposition, proposition qu'il ne peut appuyer en l'état actuel.

50. Le représentant de Transfrigoroute International a souligné que les transporteurs appuient la proposition faite par l'Allemagne qui serait le seul moyen d'exclure du marché les engins non fiables.

51. Le représentant de la France a également appuyé cette proposition en soulignant que son application en France n'a pas posé de problème et que les pourcentages de rejet cités plus haut peuvent s'expliquer par la méthodologie utilisée ; le coût de ces rejets devant également être comparé au coût pour la santé publique d'une rupture de la chaîne du froid.

52. Le représentant de l'Allemagne a souhaité que la Finlande et la Suède publient les résultats de leurs études qui semblent surprenants en comparaison aux résultats des tests menés en France en 2002-2003 et en Allemagne où le taux de rejet est inférieur à 1%.

53. Le groupe de travail a demandé aux représentants de l'Allemagne, de la Finlande, de la France, des Pays-Bas et de la Suède de constituer un petit groupe pour élaborer une proposition pour la prochaine session.

54. Le représentant du Royaume-Uni a souligné que le facteur de sécurité minimum de 1,35 est encore applicable et qu'il faudrait refléter cela dans le nombre de descentes de température ou bien changer la règle actuelle.

55. Le représentant de la Suède a rappelé que lors de la dernière session, il avait déjà proposé que le texte qui figure avant le tableau soit modifié comme suit :

«On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide de tout chargement peut être amenée dans un délai maximum de six heures aux températures prescrites au paragraphe 3 de l'annexe 1.

La température intérieure de l'engin vide de tout chargement devra avoir été préalablement amenée à la température extérieure indiquée dans le tableau ci-après.»

c) Appendices 1 et 2, Annexe 2 de l'ATP

Documents: TRANS/WP.11/2005/12 (Royaume-Uni)
INF.4 (Suède)

56. La représentante du Royaume-Uni a indiqué que bien que la reconnaissance mutuelle des appareils d'enregistrement appropriés pour contrôler la température ambiante soit une réalité dans le transport international de denrées alimentaires, la disparité des normes d'homologation cause des problèmes (concurrence déloyale, obstacles au commerce des appareils de mesure).

57. Elle a dit que depuis le début de l'année 2000, les normes *EN 12830* et *EN 13486* doivent être respectées par les fabricants d'appareils de mesure, ainsi que par les opérateurs qui vérifient et qui calibrent de tels appareils. Par conséquent, on dispose à présent de normes harmonisées pour les appareils de contrôle, qui font que toutes les Parties à l'ATP peuvent appliquer une méthodologie et des prescriptions communes dans le cadre de l'homologation de tels appareils.

58. La représentante du Royaume-Uni a informé le Groupe que l'Union européenne a adopté un nouveau règlement portant le numéro 37/2005 (CE) et remplaçant la Directive 92/1/CE. Ce règlement ne contient plus la disposition tendant à ce que l'engin de transport soit approuvé par les autorités compétentes du pays dans lequel le moyen de transport est immatriculé. Cependant, tous les appareils utilisés pour contrôler la température ambiante doivent être conformes aux normes EN 12830 et 13486 du CEN (et, dans le cas des thermomètres, à la norme EN 13485).

59. Elle a indiqué que la directive a proposé une période de transition qui va jusqu'au 31 décembre 2009 afin de permettre de réduire les coûts et de faciliter la transition des normes nationales à celles du CEN.

60. Le Groupe de travail a adopté la proposition du Royaume-Uni (voir annexe 2).

RÉVISION DE L'ANNEXE 1 DE L'ATP

Documents : TRANS/WP.11/2005/2 et TRANS/WP.11/2005/3 (Secrétariat)

61. Le Groupe de travail a pris note de la nouvelle version de l'annexe 1 révisée de l'ATP (TRANS/WP.11/2005/2).

MANUEL ATP

Paragraphe 2 c), Appendice 1, Annexe 1

Document : TRANS/WP.11/2005/8 (Finlande)

62. Le représentant de la Finlande a indiqué que tout nouveau pays d'immatriculation doit délivrer un nouveau certificat ATP mais, la plupart du temps, ces certificats sont délivrés sans inspection préalable du matériel. Cela se traduit par l'existence d'énormes différences entre les caisses isothermes en circulation et les engins de référence ayant fait l'objet des essais d'agrément du type et par le non-respect des dispositions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP.

63. Il a également souligné que les pays n'interprètent pas toujours les dispositions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de la même façon que les autorités chargées de faire appliquer l'ATP d'où la nécessité d'une clarification du texte sans compromettre la capacité isolante des caisses et ce par l'adjonction de nouveaux commentaires dans le Manuel ATP.

Conteneurs maritimes

Document : TRANS/WP.11/2005/6 (Espagne)

64. Le représentant de l'Espagne a indiqué que les conteneurs maritimes qui ne sont pas classés en tant que maritime à caractéristiques thermiques, conteneurs ISO-1496-2 ou conteneurs conformes à une norme équivalent à celle-ci, approuvée par l'autorité compétente d'une Partie contractante de l'Accord ATP, ne doivent plus être autorisés à faire le transport terrestre des denrées périssables.

65. Le représentant de la France a appuyé cette proposition tout en souhaitant tenir compte du vieillissement des conteneurs comme il est fait pour les autres engins ATP.

66. Le représentant du Royaume-Uni a souhaité que le Comité ISO/TC104 examine en particulier l'ajout, à la norme ISO, de la fonction d'inspection avant voyage (« pre-trip inspection function ») commune à tous les conteneurs réfrigérés et qui doit comprendre un essai descente de température similaire au paragraphe 49 de l'Accord ATP.

67. Le représentant de l'ISO a dit que le Comité ISO/TC104 pourrait se pencher sur l'équivalence avec les normes ATP.

Projet de manuel ATP

Document : TRANS/WP.11/2005/10 (Secrétariat)

68. Le Groupe de travail a adopté le projet de manuel ATP tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.11/2005/10 avec quelques modifications à l'Avant-Propos, à l'observation à l'article 5 ainsi qu'aux observations au paragraphe 2 c), appendice 1, annexe 1 de l'ATP (voir annexe 3).

69. Il a prié le secrétariat de publier une version Internet dès que possible et d'attendre pour la version papier l'entrée en vigueur de la révision de l'annexe 1 afin de tenir compte de celle-ci.

PROCÉDURES D'AGRÈMENT DES VÉHICULES À COMPARTIMENTS ET TEMPÉRATURES MULTIPLES

Document : INF.6 (Allemagne)

70. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail des résultats des essais réalisés à la station d'essai de Munich pour l'élaboration des procédures d'essai pour les unités de réfrigération à températures multiples.

71. Le représentant de Transfrigoroute International s'est félicité de ce travail qui est financé par l'industrie et a annoncé l'élaboration d'une procédure d'essais qui pourra être discutée à l'IIF et présentée à la prochaine session du Groupe de travail.

72. Le représentant de la France a insisté sur l'importance de l'élaboration de cette procédure d'essais et notamment l'harmonisation des définitions.

73. Le représentant du CLCCR a renouvelé sa demande de participer à ces travaux qui ont des implications sur les constructeurs.

74. Le Président a souhaité que les stations d'essais qui font des essais sur les multicompartiments puissent également élaborer une procédure commune.

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

CAISSES EN KIT

Documents : TRANS/WP.11/2005/5 (Espagne), TRANS/WP.11/2005/11 (CLCCR)

76. Le représentant de l'Espagne a expliqué que l'adoption des dispositions sur les caisses en kit est conditionnée par une révision de l'article 2 de l'ATP sans quoi les industries artisanales de montage ne pourront pas résister à une concurrence déloyale des pays qui n'appliquent pas l'ATP.

77. Il a proposé la suppression de la dernière phrase de l'article 2 de l'ATP et a expliqué que cette phrase se justifiait aux premières années de l'Accord pour ouvrir davantage les possibilités d'utilisation et d'adhésion à l'ATP mais que son maintien n'est plus nécessaire.

78. La suppression de la dernière phrase de l'article 2 a été adoptée par le Groupe avec 5 voix pour (France, Espagne, Italie, Pays Bas, Pologne), deux voix contre (Allemagne, Royaume-Uni) et dix abstentions (Belgique, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, Lettonie, Portugal, République tchèque, Roumanie, et Suède).

79. Le Groupe de travail a examiné une version révisée de la proposition du CLCCR (TRANS/WP.11/2005/11).

80. La représentante du CLCCR a indiqué que cette proposition tient compte des observations et des recommandations formulées par les différentes délégations ainsi que de la proposition soumise par l'Espagne (TRANS/WP.11/2005/5). Son but n'est pas de modifier le fonctionnement de l'accord ATP mais de mettre fin à des mauvaises pratiques à l'origine des problèmes qui se posent aujourd'hui. Elle ne modifie pas les tâches et les responsabilités de l'autorité d'agrément habilitée à vérifier les caisses.

81. Le Groupe de travail a adopté la proposition du CLCCR en y apportant quelques modifications (voir annexe 2) avec onze voix pour (Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne et Suède), une voix contre (Portugal) et cinq abstentions (Allemagne, Etats-Unis d'Amérique, République tchèque, Roumanie et Royaume-Uni).

82. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à transmettre au dépositaire le texte modifié du CLCCR ainsi que les autres amendements adoptés durant la session (article 2 de l'ATP, appendice 1 à l'annexe 2 de l'ATP).

FACILITATION DU TRANSPORT INTERNATIONAL DES DENRÉES PÉRISSABLES

83. Le Groupe de travail a été informé que le projet d'annexe 8 pour la « facilitation du passage aux frontières en transport routier international » a été adopté en octobre 2005 par le Comité d'administration de la "Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières", tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.30/AC.3/2005/1.

84. Cette annexe 8 pourra entrer en vigueur en 2007. Elle stipule dans son article 3 que « *la priorité doit être donnée aux chargements urgents, par exemple les animaux vivants et les denrées périssables.* »

Les services compétents aux points de passage des frontières doivent en particulier:

- i) Prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les délais d'attente des véhicules ATP transportant des denrées périssables ou des véhicules transportant des animaux vivants, entre le moment d'arrivée à la frontière et le moment où ils sont soumis aux contrôles réglementaires, administratifs, douaniers et sanitaires; »*

PORTÉE DE L'ATP

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

COMPATIBILITÉ ENTRE L'ATP ET LA LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE

86. Le Groupe de travail a été informé que la Commission européenne a présenté un programme d'action de trois ans pour simplifier la législation de l'UE (« l'acquis ») : 222 législations de base et plus de 1400 actes juridiques connexes, voir :

http://europa.eu.int/comm/enterprise/regulation/better_regulation/simplification.htm).

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

ÉTUDE DES PROCÉDURES POUR L'ÉTIQUETAGE ÉNERGÉTIQUE, FLUIDES FRIGORIGÈNES ET AGENTS D'EXPANSION

88. Le Groupe de travail a été informé de l'élaboration d'une directive sur les gaz fluorés.

89. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le Groupe de la création par TI d'un nouveau groupe sur l'étiquetage énergétique dont les résultats pourront être communiqués à la prochaine session du Groupe.

90. Le représentant de l'IIF a également souligné l'importance de l'étiquetage énergétique pour l'IIF.

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

QUESTIONS DIVERSES

Essais inter-laboratoires

92. En réponse à la demande de l'IIF relative aux essais inter-laboratoires, le Président a dit qu'il existe peut-être des fonds européens pouvant aider dans ce sens et a invité les participants à communiquer toute information utile au secrétariat.

Annonce de la France

93. Le représentant de la France a informé le Groupe de travail qu'il est sollicité par les industriels français pour travailler à l'élaboration d'un protocole particulier relatif aux citernes frigorifiques (« mechanically refrigerated »).

94. Il a promis de présenter pour la prochaine session un glossaire pour le Manuel ATP, glossaire qui sera envoyé aux délégations de la Fédération de Russie et du Royaume-Uni pour vérification linguistique.

Définition des denrées périssables

95. Le représentant de la Fédération de Russie a insisté sur l'importance pour l'ATP d'avoir une définition claire des denrées périssables et a déploré que le Groupe de travail passe plus de temps sur les problèmes techniques que sur le transport lui-même.

Corrigendum au rapport de la 60^{ième} session

96. Le représentant de la Suède a fait remarquer que, dans le paragraphe 50 de la version anglaise du rapport de la dernière session (TRANS/WP.11/210), il fallait remplacer « Slovenia » par « Sweden » (les versions française et russe sont correctes).

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2005-2008

97. Le Groupe de travail a apporté quelques modifications à son programme de travail (voir annexe 4).

DATE DE LA PROCHAINE SESSION

98. Le Groupe de travail a été informé que la date de la soixante-deuxième session était provisoirement fixée du 6 au 9 novembre 2006.

ÉLECTION DU PROCHAIN BUREAU

99. Le Groupe de travail a élu M. T. Nobre (Portugal) et M. J.-M. Bonnal (France) respectivement Président et Vice-Président pour l'année 2006.

ADOPTION DU RAPPORT

100. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante et unième 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^{er} mai 2006)

État Partie Autorité compétente
 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 ¹ 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 ¹ 1 2 3 4 5	* Validité de la marque d'identification	* Rapport à une autorité sanitaire compétente (désignation de l'autorité ...)
* autorité douanière fréquence ¹ 1 2 3 4 5	* Dommages subis par le matériel de transport	* inspection des denrées * acceptation/saisie/rejet
* autorité d'inspection des denrées fréquence ¹ 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 ²
* autres * *		* Autres mesures

Remarques/Amendements :

¹ Fréquence allant de 1 (rarement) à 5 (régulièrement).
² Veuillez indiquer une fourchette pour le montant de l'amende dans la monnaie nationale.

Annexe 2

Textes adoptés à l'ATP

Article 2 de l'ATP

Supprimer la dernière phrase.

Annexe 1, appendice 2

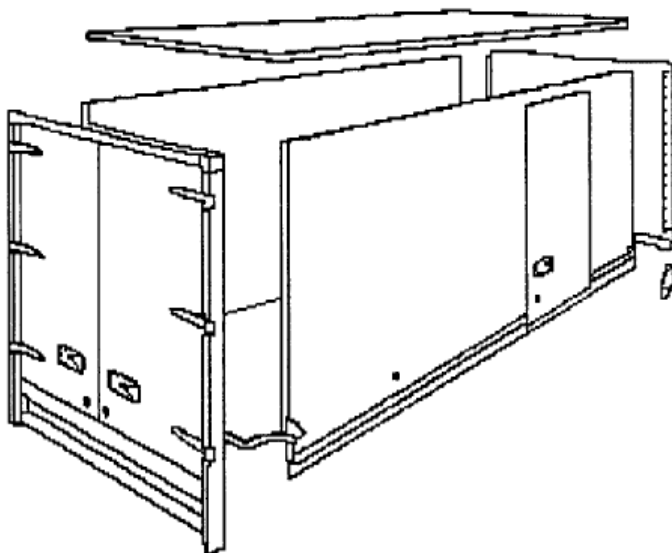
Ajouter après le paragraphe 60 actuel les paragraphes 61 à 64 du document TRANS/WP.11/2005/11, les modèles 11 à 13 sont à ajouter après le modèle 10 actuel, tels que modifiés ci-dessous :

«E CAISSES EN KIT

61. Définitions

Aux fins du présent appendice, on entend par:

- a) Caisse en kit: Les pièces formant une caisse isotherme comportant au minimum les éléments nécessaires à la conduction globale de la chaleur, à savoir les parois latérales, le toit, le plancher et les parois avant et arrière, ainsi que toutes les pièces permettant de les monter. Les pièces principales d'une caisse en kit sont livrées démontées. Le cadre arrière et la ou les portes, le cas échéant, doivent être fournis montés et prêts à l'emploi. La ou les portes latérales, le cas échéant, doivent être montées dans les parois latérales et être parfaitement prêtes à l'emploi;



- b) Caisse: La caisse en kit une fois montée selon les instructions du fabricant et conforme au type ayant été testé et agréé par une station d'essais désignée;
- c) Fabricant: L'entreprise qui est chargée de la conception et de la fabrication du kit et à laquelle l'attestation d'essai du type a été délivrée. Elle doit délivrer le certificat de conformité, et son usine et ses installations doivent être sises dans un pays qui est Partie contractante à l'ATP;

- d) Monteur: L'entreprise qui a monté la caisse en kit selon les instructions du fabricant. Son usine ou site d'assemblage doit être sis dans un pays qui est Partie contractante à l'ATP.

62. Obligations du fabricant

Avant de fournir des kits aux monteurs, le fabricant doit soumettre, dans une station d'essai ATP, à des essais de type définis dans l'ATP, une caisse en kit une fois montée. Un certificat ATP d'agrément du type est valable pendant six ans ou pour la fabrication de 100 kits. Une fois ces six années écoulées ou ces 100 kits fabriqués, un nouvel essai ATP d'agrément du type doit être effectué.

Le fabricant doit faire en sorte que le kit fourni corresponde au type soumis aux essais et que la surface intérieure ne diffère pas de +/- 20 % par rapport à la surface du type soumis aux essais.

Il doit attester que le monteur possède les compétences lui permettant de monter le kit selon ses propres instructions. Il doit vérifier tous les dix huit mois au moins que le monteur est toujours compétent.

Il doit au moins fournir toutes les pièces qui ont été employées au cours de l'essai ATP d'agrément du type.

Il doit communiquer au monteur la liste des pièces correspondant à celles du kit fourni. Cette liste doit comporter le numéro de série du kit. Le fabricant doit joindre à chaque kit des instructions détaillées de montage. Ces instructions doivent préciser les principales dimensions intérieures, à savoir la longueur, la hauteur et la largeur.

Le fabricant doit fournir au monteur la preuve que les pièces constituant le kit sont conformes à celles qui ont été employées dans le montage soumis aux essais et agréées par la station d'essais agréée.

Outre les dispositions du paragraphe 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1, il doit apposer sur le kit une plaque, dûment remplie, mentionnant le type. Cette plaque doit indiquer le numéro de série du kit et sa date de production.

Les instructions du fabricant doivent fournir des précisions sur les éléments suivants au moins:

- La chronologie de montage;
- La fixation du plancher au véhicule;
- La fixation de l'équipement frigorifique, le cas échéant; et
- Des détails concernant la manipulation et l'emploi de l'ensemble des composants qui contribuent à la conduction de la chaleur, notamment les adhésifs.

Le fabricant doit tenir un registre indiquant les numéros de série des kits et les monteurs auxquels ces kits ont été fournis.

Le fabricant doit remplir la déclaration attestant que la caisse en kit est conforme au type mentionné dans le procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type (Modèle N° 11).

63. Obligations du monteur

Avant de monter le premier kit, le monteur doit être en possession d'un document délivré par le fabricant du kit, attestant de sa compétence en ce qui concerne le type du kit à monter. La plaque originale indiquant le type, apposée par le fabricant, ne doit pas être enlevée par le monteur.

Le monteur doit veiller à respecter totalement les instructions du fabricant et à appliquer une méthode appropriée de gestion de la qualité. Il doit remplir la déclaration de conformité de la caisse en kit une fois montée (Modèle N° 12).

64. Procédure d'agrément

Les caisses peuvent être vendues sous le nom du fabricant ou du monteur, ou des deux. Il doit toutefois être possible d'identifier le fabricant à l'aide des documents et de la plaque indiquant le type. Si ce n'est pas le cas, la caisse est considérée comme étant d'un type nouveau et doit être soumise à des essais par une station d'essais agréée. Ce nouvel essai rend caduc l'essai initial du type et le fabricant ne répond plus de la caisse.

L'attestation d'essai du type qui a été délivrée au fabricant par la station d'essais agréée n'est valable que si:

- Le kit fourni contient au moins toutes les pièces qui ont été employées au cours de l'essai ATP d'agrément du type;
- Les instructions de montage du fabricant ont été totalement respectées; et
- Tout équipement supplémentaire ayant une incidence sur la conduction globale de la chaleur était présent au moment de l'essai initial d'agrément du type.

S'il n'est pas entièrement satisfait à cette prescription, un nouvel essai ATP d'agrément du type doit être effectué.

Outre les documents habituels exigés dans le cadre de l'ATP pour l'obtention d'une attestation ATP d'agrément, les éléments suivants doivent être fournis:

- Un procès-verbal d'essai ;
- Une déclaration établie par le fabricant attestant que la caisse en kit est conforme au type mentionné dans le procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type (Modèle N° 11) ;
- Une déclaration de conformité de la caisse en kit une fois montée, remplie par le monteur (Modèle N° 12) ; et
- Une copie du document délivré par le fabricant attestant de la compétence du monteur pour le montage du kit faisant l'objet de la demande d'agrément (Modèle N° 13).

Les déclarations doivent être rédigées dans au moins une des langues de l'ATP.

L'autorité ATP compétente peut examiner chacune des caisses en application des paragraphes 29 et 49 avant de délivrer une attestation ATP.

MODÈLE N° 11

Déclaration établie par le fabricant attestant que la caisse en kit est conforme au type mentionné dans le procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type

Nom et adresse du fabricant

Type d'équipement..... (camion, semi-remorque, remorque, conteneur, etc.)

Numéro de série de la caisse en kit

Date de construction de la caisse en kit.....

Dimensions intérieures de la caisse ayant été soumise à un essai ATP d'agrément du type (en mm):

longueur....., largeur....., hauteur

Dimensions extérieures de la caisse ayant été soumise à un essai ATP d'agrément du type (en mm):

longueur....., largeur, hauteur

Épaisseur de l'isolant (en mm): parois latérales....., toit.....

plancher....., paroi avant.....

paroi arrière....., portes.....

Nom de la station d'essais et numéro du procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type.....

Coefficient KW/m²K (conformément au procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type)

Date du procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type.....

Le fabricant certifie que toutes les pièces constituant le présent kit sont conformes aux pièces ayant servi à monter la caisse qui a été soumise à un essai ATP d'agrément du type.

Signature du fabricant

Cachet du fabricant

Nom.....

Fonction dans l'entreprise

Fait le.....

MODÈLE N° 12

Déclaration attestant de la conformité de la caisse en kit une fois montée

Nom et adresse du fabricant.....
.....
.....

Type d'équipement..... (camion, semi-remorque, remorque, conteneur, etc.)

Numéro de série de la caisse en kit.....

Date de construction de la caisse en kit.....

Dimensions intérieures (en mm): longueur....., largeur....., hauteur.....

Dimensions extérieures (en mm): longueur....., largeur....., hauteur.....

Épaisseur de l'isolant (en mm): parois latérales....., toit....., plancher.....
paroi avant....., paroi arrière....., portes.....

Nom de la station d'essais et numéro du procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type.....

Coefficient K.....W/m²K (conformément au procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type)

Date du procès-verbal ATP d'essai d'agrément du type.....

Nom et adresse du monteur.....

Moyens d'identification apposés par le monteur sur la caisse (le cas échéant).....
.....

Le monteur certifie que la caisse susmentionnée a été montée selon les instructions du fabricant et qu'aucune modification n'a été apportée à la caisse.

Signature du monteur

Cachet du monteur

Nom.....

Fonction dans l'entreprise.....

Fait le.....

MODÈLE N° 13

**Certificat attestant de la compétence d'un monteur pour le montage
de caisses en kit conformes à l'ATP**

Nous soussignés, fabricant de caisses en kit conformes à l'ATP, attestons que
..... (nom de l'entreprise ou de la personne) a suivi avec
succès un cours sur le montage des caisses en kit conformes à l'ATP
(n° du type ou du modèle).....

L'entreprise ou la personne susmentionnée nous a prouvé sa compétence pour le montage professionnel
de ce kit. En conséquence, elle a reçu l'agrément en tant que monteur qualifié des caisses susmentionnées.

Signature du fabricant

Cachet du fabricant

Nom

Fonction dans l'entreprise.....

Fait le

Annexe 2, appendice 1

Lire comme suit :

« Contrôle de la température ambiante pour le transport des denrées périssables surgelées

L'engin de transport doit être équipé d'un appareil d'enregistrement approprié pour contrôler, à intervalles fréquents et réguliers, la température ambiante à laquelle sont soumises les denrées surgelées destinées à la consommation humaine.

L'appareil de mesure doit être certifié par un organisme accrédité et la documentation doit être disponible pour l'approbation des autorités ATP compétentes.

Les appareils de mesure doivent être conformes aux normes EN 12830 (Enregistreurs de température pour le transport, l'entreposage et la distribution de denrées alimentaires réfrigérées, congelées, surgelées et des crèmes glacées – Essais, performance, aptitude à l'emploi) et EN 13486 (Enregistreurs de température et thermomètres pour le transport, l'entreposage et la distribution de denrées alimentaires réfrigérées, congelées, surgelées et des crèmes glacées – Vérification périodique).

Les relevés de température obtenus doivent être datés et conservés par l'exploitant pendant une année au moins, sinon plus, selon la nature des denrées.

Les appareils de mesure seront conformes aux dispositions du présent appendice un an après la date d'entrée en vigueur de la disposition énoncée ci-dessus. Les appareils de mesure déjà installés, sans être conformes à la norme susmentionnée, avant cette date, peuvent continuer à être utilisés jusqu'au 31 décembre 2009.».

Annexe 3

Textes adoptés au Manuel ATP

Manuel ATP

Lire l'introduction comme suit :

« AVANT-PROPOS

1. Le Manuel ATP comprend l'Accord ATP proprement dit et ses annexes avec des observations insérées aux endroits appropriés pour clarification ou pour explication du texte.
2. Les observations figurant dans le Manuel de l'ATP ne sont pas juridiquement contraignantes pour les Parties contractantes. Cependant, elles sont importantes pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'Accord, dans la mesure où elles correspondent à l'avis du Groupe de travail du transport des denrées périssables du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE/ONU).
3. Les observations sont placées à la suite des dispositions de l'Accord auxquelles elles se rapportent.
4. Les observations ne modifient pas les dispositions de l'Accord ni de ses annexes, mais se bornent à préciser leur contenu, leur signification et leur portée.
5. Les observations constituent un moyen d'appliquer les dispositions de l'Accord et de ses annexes, en vue de tenir compte de l'évolution de l'état de la technique et de la situation économique. Dans certains cas, elles décrivent des pratiques recommandées. »

Observation à l'article 5

Modifier l'observation à l'article 5 comme suit :

« Observation:

Le transport terrestre par conteneur classé en tant que maritime à caractéristiques thermiques, conteneur ISO-1496-2 ou conteneur conforme à une norme équivalent à celle-ci, approuvée par l'autorité compétente d'une partie contractante de l'Accord ATP, précédé ou suivi d'un ou plusieurs trajets maritimes autres que ceux visés à l'article 3, paragraphe 2, n'est pas soumis aux dispositions de l'Accord. ».

Observations au paragraphe 2 c), appendice1, annexe 1

Ajouter les observations suivantes au paragraphe 2 c), appendice1, annexe 1.

Après «La construction est comparable et, en particulier, l'isolant et la technique d'isolation sont identiques.», ajouter :

« *Note 1.1 Différents types d'engins, par exemple des remorques ou des semi-remorques, peuvent être considérés comme de construction comparable, à condition que les autres dispositions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 soient respectées.*

Note 1.2 Il est possible d'utiliser d'autres revêtements que celui de l'engin de référence, à condition que l'épaisseur de l'isolant ne soit pas réduite et que le nouveau revêtement ne compromette pas la capacité d'isolation de la caisse.

*Après «L'épaisseur de l'isolant ne doit pas être inférieure à celle de l'engin de **référence**.», ajouter :*

« Note 2.1 Il n'est pas permis qu'à certains endroits de la caisse l'épaisseur de l'isolant soit inférieure à ce qu'elle est sur l'engin de référence, ni de compenser cette réduction d'épaisseur par une augmentation de l'épaisseur de l'isolant à d'autres endroits de la caisse. »

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 2007: 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 2006: Examen des informations échangées entre les Parties contractantes et leurs conséquences sur l'application de l'ATP.
- c) 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. Priorité: 2
- Résultats escomptés d'ici la fin de 2006: 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 2006: Contribuer à favoriser les véhicules et les carburants moins polluants.
- 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 2007: Avoir une version finale du manuel comprenant les annexes révisées.
- g) Compatibilité de la législation de l'Union européenne avec l'ATP. Priorité: 1
- Résultats escomptés d'ici la fin de 2006: 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 (2006). Priorité: 2
Résultats escomptés d'ici la fin de 2006: 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 (2006). Priorité: 2
Résultats escomptés d'ici la fin de 2008: 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 en kit (2006). 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 en kit.
- k) Sécurisation des documents ATP (2006). Priorité: 2
Résultats escomptés d'ici la fin de 2006: Recommandations sur les meilleurs moyens de sécuriser les documents ATP.
-