



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2007/9  
7 août 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport des denrées périssables  
Soixante-troisième session  
Genève, 12-15 novembre 2007  
Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À L'ATP**

Nouvelles propositions

Annexe 1, Appendice 1

Communication du Gouvernement des Pays-Bas

**RESUMÉ**

<b>Résumé analytique:</b>	Considérations en vue de l'actualisation de l'annexe 1, appendice 1.
<b>Mesures à prendre:</b>	Discussion en plénière sur l'échelle de l'actualisation.
<b>Documents pertinents:</b>	Néant.

## Introduction

1. Le rôle et les responsabilités relatifs des acteurs dans ce domaine: autorités compétentes, stations d'essai, fabricants et société civile, ont évolué au cours des dernières décennies. L'un des aspects les plus importants de ce changement est la sensibilisation croissante de la société et des organismes gouvernementaux vis-à-vis des questions de responsabilité civile. L'introduction des systèmes d'assurance-qualité et l'évolution technologique sont d'autres aspects qui ont une influence sur ces relations.
2. Le texte d'origine de l'ATP a été élaboré au début de la décennie 60 et il a seulement subi des retouches de détail depuis. Un examen et une actualisation des valeurs de base, des relations entre acteurs intéressés et des méthodes d'essai et procédures de démonstration de la conformité pourraient être nécessaires.

## Argumentation

3. Dans un système classique d'agrément de type, un agrément de type est délivré par une autorité compétente. Lorsqu'elle le fait, l'autorité compétente prend en charge la responsabilité de la supervision du processus de production du fabricant.
4. Alors qu'au paragraphe 2 b) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP, l'obligation de supervision du fabricant par l'autorité compétente est définie clairement et conforme à d'autres systèmes, la procédure de délivrance de l'agrément de type (par. 2 a), deuxième phrase) et l'obligation de supervision qui en découle ne le sont pas.
5. Il est proposé d'introduire dans l'ATP des dispositions concernant la délivrance des agréments de type par une autorité compétente.
6. Une autorité compétente peut être un organe gouvernemental, une agence ou tout autre organisme public non soumis aux influences du marché. Une seule autorité compétente par Partie contractante peut être désignée pour une tâche donnée.
7. Il est proposé d'introduire un texte afin de définir avec précision les obligations des autorités compétentes.
8. La supervision des fabricants s'appuie sur le contrôle de qualité et sur des visites ou audits périodiques. Les fabricants ont l'obligation de prouver que la production reste conforme au type agréé sur la base d'informations concernant la fabrication et d'enregistrements des résultats des contrôles de qualité. Le fabricant est tenu de soumettre des échantillons prélevés dans la production à des essais pour prouver la conformité.
9. Il est proposé d'introduire des prescriptions concernant un contrôle de la conformité de la production par les fabricants.
10. Les agréments de type sont délivrés sur la base des procès-verbaux des stations d'essai, lesquelles sont reconnues ou désignées par l'autorité compétente. Cette désignation par l'autorité compétente peut être basée sur une supervision exercée par l'autorité compétente ou par l'accréditation à une norme applicable. Dans les deux cas, les mêmes exigences fondamentales

s'appliquent, notamment en matière d'indépendance, d'assurance, de compétence du personnel et de respect de la confidentialité.

11. Il est proposé d'introduire des prescriptions spécifiques concernant les stations d'essai.
12. La délivrance des agréments de type se fonde sur l'engin contrôlé à cette date, alors qu'elle devrait se faire sur la base de la situation correspondant au cas le plus défavorable.
13. Si le fabricant et l'autorité compétente contrôlent la production de manière appropriée, l'agrément de type pourrait être à validité illimitée et durer aussi longtemps que la période de production d'un modèle. Il en résulterait une meilleure sensibilisation que le fait d'exiger des essais nouveaux en tout ou en partie et de nouveaux agréments de type en cas de modification des caractéristiques de production.
14. Il est proposé de modifier le système d'agrément de type, d'améliorer les informations concernant les spécifications du type et de formuler des règles pour la détermination du cas le plus défavorable.
15. Le renouvellement des attestations ATP se fait normalement sur la base d'un examen visuel de la caisse et d'un essai fonctionnel du dispositif de refroidissement ou de chauffage.
16. Un contrôle du coefficient K de la caisse est si coûteux qu'il n'est effectué que dans un petit nombre de cas. Par contre, les aspects environnementaux tendent à devenir de plus en plus importants, ce qui pourrait nécessiter l'introduction de nouveaux points à contrôler lors des essais de renouvellement de l'attestation ATP.
17. Il est proposé d'examiner: les méthodes d'essais applicables pour le renouvellement de l'attestation ATP, les valeurs du coefficient K en service, les valeurs réelles du coefficient K des engins en service et les effets sur les caractéristiques fonctionnelles.

#### Motifs

18. Après la Deuxième Guerre mondiale, des organismes gouvernementaux étaient chargés de veiller à la sécurité et à la qualité des produits par des contrôles et inspections et ils assumaient une partie de la responsabilité relative aux produits. Pour diverses raisons: sensibilisation en matière de responsabilité, introduction de systèmes d'assurance-qualité et complexité croissante des modèles et systèmes, il y a eu une évolution vers un renforcement de la responsabilité civile du fabricant au cours des dernières décennies.
19. Au sein de la Communauté européenne, une législation nouvelle a été introduite après certains incidents fâcheux dans le domaine de la sécurité alimentaire. Les règlements et directives de la CE dans ce domaine couvrent l'ensemble de la chaîne alimentaire, depuis les aliments pour animaux jusqu'à l'achat final du produit par le consommateur. Il convient de noter que la législation CE ne traite pas des engins de transport pour le transport sous température contrôlée. Elle prescrit seulement des contrôles au déchargement et, dans le cas des denrées surgelées, des enregistrements de température au cours du transport.

20. En principe, au sein de la CE, rien n'oblige à tenir compte des prescriptions de l'ATP relatives aux engins. Les États membres de la CE ne peuvent pas interdire le transport si la législation CE est respectée, or cette législation ne traite pas des prescriptions s'appliquant aux engins. Toutefois, pour des raisons de responsabilité civile, la plupart des expéditeurs exigent que les engins de transport soient conformes à l'ATP et que des enregistreurs de température additionnels soient prévus.

21. La situation en ce qui concerne le transport au sein de la CE est sous l'influence directe de la réglementation des marchés. Il n'y a pas apparemment de problèmes sérieux, compte tenu du faible taux d'incidents enregistré. C'est pourquoi la Commission européenne ne semble pas porter beaucoup d'intérêt à l'élaboration de prescriptions s'appliquant aux engins de transport. Par contre, l'ATP pourrait jouer un rôle important en facilitant le transport en dehors du territoire de la CE. Il fournit aussi des orientations importantes pour les fabricants sur la manière de construire les engins de transport.

**Sécurité:** Pas de problèmes attendus.

**Faisabilité:** Pas de problèmes attendus à ce stade.

**Applicabilité:** Pas de problèmes attendus à ce stade.

-----