

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

Genève, 7-10 octobre 2014

Points 5 a) et 6 de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: propositions en suspens**Manuel ATP****Proposition de modification des appendices 2, 3 et 4
de l'annexe 1: Engins à températures multiples
– certification et marques d'identification****Communication du Gouvernement allemand***Résumé***Résumé analytique:**

La version actuelle de l'ATP ne comporte pas de prescriptions réglementaires relatives au marquage des engins à températures multiples et les marques apposées à l'extérieur ne permettent pas de faire la différence entre engins à températures multiples et à température unique. Il est proposé que les engins à températures multiples portent la marque d'identification de la classe ATP la plus élevée complétée de la lettre M (par exemple FRC-M) quel que soit le nombre total de compartiments réfrigérés de manière indépendante. Des informations additionnelles ou plus détaillées seraient fournies dans un document annexé à l'attestation de conformité délivrée par l'autorité compétente du pays de fabrication.

Mesures à prendre:

Modifier les appendices 2, 3 et 4 de l'annexe 1

Documents connexes:

ECE/TRANS/WP.11/2013/4, ECE/TRANS/WP.11/2013/11 partie II, document informel INF 7



Introduction

1. La version actuelle de l'appendice 4 de l'annexe 1 porte sur les marques d'identification à apposer extérieurement sur des engins isothermes pouvant être réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques. La même marque d'identification figure sur la plaque d'attestation prescrite au paragraphe 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1.
2. La version actuelle de l'ATP ne comporte pas de prescriptions relatives au marquage des engins à températures multiples et le marquage extérieur ne permet pas de distinguer les engins à températures multiples de ceux à température unique. Le marquage des engins doit répondre aux besoins des autorités de contrôle et des utilisateurs et il doit pouvoir être compris sans ambiguïté par tous, que les cloisons internes soient fixes, mobiles ou amovibles. Des véhicules à températures multiples peuvent être conçus pour comporter jusqu'à six zones de température indépendantes à l'intérieur desquelles la température peut être fixe ou variable.
3. Lors de la soixante-neuvième session du WP.11 plusieurs documents consacrés au marquage des engins à températures multiples ont été présentés: ECE/TRANS/WP.11/2013/4 (Portugal), ECE/TRANS/WP.11/2013/11, partie II (France) et le document informel INF. 7 (Pays-Bas).
4. Les discussions ont permis de conclure qu'un marquage extérieur minimal des engins à températures multiples était nécessaire. Des marques détaillées ne sauraient représenter la diversité des configurations d'engins disponibles. Il vaut mieux recourir pour combler cette lacune à une solution simple et pragmatique.

Proposition

5. Il est proposé que le marquage des engins à températures multiples se compose de la marque d'identification correspondant à la classe ATP la plus élevée suivie de la lettre M (par exemple FRC-M) quel que soit le nombre total de compartiments réfrigérés de manière indépendante qui sont utilisés.
6. Des informations additionnelles et plus détaillées devraient être fournies dans un document supplémentaire annexé au certificat de conformité délivré par l'autorité compétente du pays de fabrication.
7. Ce document supplémentaire devrait inclure:
 - Un croquis de la configuration exacte des compartiments et du système d'évaporation;
 - La preuve par le calcul que l'engin réfrigérant à températures multiples satisfait aux prescriptions de l'ATP pour le degré de liberté prévu par l'utilisateur en ce qui concerne les températures et les dimensions des compartiments.
8. Il convient de modifier le Manuel ATP en y introduisant une référence à l'instrument de calcul à utiliser pour cela.
9. Une fois ces prescriptions mises en œuvre, les engins à températures multiples seront plus transparents en ce qui concerne leur capacité opérationnelle et leurs restrictions, ce qui bénéficiera à toutes les parties intéressées – exploitants des engins, expéditeurs de denrées périssables, fabricants et autorités compétentes.

Modifications requises

10. À l'appendice 4 de l'annexe 1, ajouter le texte suivant après le texte actuel:

«Dans le cas des engins à températures multiples, la marque d'identification ne doit être choisie que pour la classe ATP la plus élevée et complétée de la lettre M (par exemple: FRC-M).».

11. À l'appendice 2 de l'annexe 1, ajouter le texte suivant après le texte actuel du paragraphe 8.3.6:

«Une déclaration de conformité doit être fournie dans un document supplémentaire annexé à l'attestation de conformité délivrée par l'autorité compétente du pays de fabrication.

Ce document doit comporter au moins:

- Un croquis de la configuration exacte des compartiments et du système d'évaporation;
- La preuve par le calcul que l'engin réfrigérant à températures multiples satisfait aux prescriptions de l'ATP pour le degré de liberté prévu par l'utilisateur en ce qui concerne les températures et les dimensions des compartiments.».

12. Modifier le modèle d'attestation de conformité de l'appendice 3 de l'annexe 1, en ajoutant une page blanche intitulée «Supplément pour les engins à températures multiples:».

13. Ajouter le commentaire suivant à l'appendice 2 de l'annexe 1 du Manuel ATP:

«Commentaire au paragraphe 8.3.1

Les calculs prescrits au point 8.3 doivent être effectués à l'aide d'un instrument de calcul validé et agréé par l'autorité compétente.

On peut se procurer un tel calculateur de températures multiples auprès de Transfrigoroute International.».

Coût: Le supplément à l'attestation de conformité qui doit être délivrée par les autorités compétentes pourrait avoir des répercussions mineures en termes de coût pour les fabricants d'engins. Les autorités compétentes devront peut-être acquérir de nouvelles compétences techniques pour pouvoir délivrer ces documents supplémentaires.

Faisabilité: Le nouveau marquage des engins à températures multiples sera facilement mis en œuvre par les fabricants. Aucune période transitoire n'est nécessaire.

La délivrance de documents complémentaires par l'autorité compétente nécessitera qu'un instrument de calcul validé soit disponible et utilisé. Une période transitoire maximale de deux ans est recommandée pour sa mise en œuvre, ce qui laissera le temps à toutes les parties impliquées, aux autorités compétentes et aux fabricants d'engins, de se familiariser avec cet instrument de calcul.

Applicabilité: Aucune difficulté n'est à prévoir.