



Conseil économique et social

Distr. générale
30 octobre 2014
Français
Original: anglais et français

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-dixième session

Rapport du Groupe de travail du transport des denrées périssables sur sa soixante-dixième session

Tenue à Genève du 7 au 10 octobre 2014

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-2	4
II. Ouverture de la session	3	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4	4
IV. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour).....	5-10	4
A. Comité des transports intérieurs (CTI)	5-8	4
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7).....	9-10	5
V. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent des problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	11-13	5
A. Institut international du froid (IIF).....	11	5
B. Transfrigoroute International	12	5
C. Comité européen de normalisation (CEN).....	13	6
VI. État et mise en œuvre de l'ATP (point 4 de l'ordre du jour).....	14-21	6
A. État de l'Accord.....	14	6
B. État des amendements.....	15-17	6
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP.....	18	6
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	19	7
E. Échange d'informations sur les bonnes pratiques à adopter pour améliorer l'application de l'ATP	20	7
F. Interprétation de l'ATP	21	7
VII. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	22-66	7
A. Propositions en suspens	22-60	7
1. Essais de renouvellement à six et neuf ans pour les engins ATP non autonomes.....	22-24	7
2. Essai pour les engins multitempératures en service	25-28	8
3. Définition des denrées périssables.....	29	8
4. Caisses à rideaux latéraux	30-31	8
5. Coefficient K des engins en service	32-35	8
6. Communication de renseignements sur les engins devant être soumis à des essais	36-37	9
7. Engins pouvant être utilisés à la fois pour la réfrigération et pour le chauffage	38-39	9
8. Calcul de la surface extérieure des fourgons	40-43	9
9. Mesure du débit d'air	44-45	10

10.	Corrections des dispositions d'essai concernant les engins multitempératures	46-47	10
11.	Essai des groupes réfrigérants à gaz liquéfié monotempérature et multitempératures	48-50	10
12.	Marques d'identification des engins multitempératures.....	51-55	10
13.	Renvois aux normes et révision de celles-ci.....	56-60	11
B.	Nouvelles propositions	61-66	11
1.	Validité des attestations accordées à des engins fabriqués pour un autre pays.....	61-63	11
2.	Agrément des engins multitempératures	64	12
3.	Propositions de corrections diverses	65	12
VIII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	67-70	12
A.	Mesure de la surface extérieure des fourgons	68	12
B.	Calcul aux fins des essais des engins multitempératures	69	12
C.	Marques d'identification des engins multitempératures	70	13
IX.	Champ d'application de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour).....	71-85	13
A.	Fruits et légumes frais.....	71-74	13
B.	Accords multilatéraux.....	75-79	13
C.	Application de l'ATP aux transports intérieurs	80-82	14
D.	Fusion des annexes 2 et 3	83-85	14
X.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour).....	86	14
XI.	Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)	87	15
XII.	Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)	88	15
XIII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	89-92	15
A.	Dates de la soixante et onzième session	89	15
B.	Autres questions.....	90-92	15
XIV.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)	93	15
Annexes			
I.	Projet d'amendements à l'ATP		16
II.	Rectification de l'ATP		26
III.	Projet de plan de travail pour 2014-2018		27

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a tenu sa soixante-dixième session du 7 au 10 octobre 2014, sous la présidence de M. T. Nobre (Portugal) et la vice-présidence de MM. E. Devin (France) et K. de Putter (Pays-Bas).

2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Maroc, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie et Slovénie. Une organisation intergouvernementale était représentée, à savoir l'institut international du froid (IIF), ainsi que deux organisations non gouvernementales, à savoir le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute international (TI).

II. Ouverture de la session

3. M^{me} Eva Molnar, directrice de la Division des transports, a souhaité la bienvenue aux participants. Elle les a invités à examiner la règle des 150 kilomètres applicable aux traversées maritimes et l'exclusion de l'ATP des fruits et des légumes frais, deux questions qui empêchaient certains pays, Parties contractantes actuelles ou Parties contractantes futures, à tirer pleinement parti de l'Accord ou d'y adhérer facilement. Elle a en outre instamment prié le Groupe de travail d'examiner ses procédures de prise de décisions qui, aux dires de certains pays, seraient une entrave au développement de l'ATP.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.11/230
ECE/TRANS/WP.11/230/Add.1.

Document informel: INF.1 (Secrétariat).

4. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/230 et Add.1) a été adopté tel que modifié par le document INF.1 afin de tenir compte des documents INF.1 à INF.8. Le Groupe de travail a décidé d'examiner le document ECE/TRANS/WP.11/2014/11 au titre du point 7 de l'ordre du jour et les documents ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.3 et ECE/TRANS/WP.11/2014/19 au titre du point 5 a), dès le début de l'examen dudit point.

IV. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs (CTI)

Documents: ECE/TRANS/240
ECE/TRANS/WP.11/2014/7.

Document informel: INF.7 (Secrétariat).

5. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la soixante-seizième session du CTI, qui sont présentés aux paragraphes 81 à 86 du document ECE/TRANS/240.

6. Le Groupe de travail a été informé qu'à cette occasion, quelques délégations avaient critiqué la procédure de vote de ses décisions qu'ils pensaient être une entrave au

développement de l'ATP. Elles avaient prié le Groupe de travail de se demander s'il n'y aurait pas lieu de réexaminer sa procédure de prise de décisions et avaient instamment prié les Parties contractantes de s'abstenir dans toute la mesure du possible de formuler des objections aux amendements.

7. Le Groupe de travail a examiné le document de travail établi par le Secrétariat, dans lequel étaient passées en revue les pratiques suivies par les autres organes subsidiaires du CTI en matière de vote et dans lequel il était proposé que le Groupe de travail envisage de modifier son règlement intérieur et prenne les décisions à la majorité plutôt qu'à l'unanimité.

8. À l'issue d'un long débat au cours duquel plusieurs délégations dont la Fédération de Russie ont exprimé leur attachement aux règles en vigueur, il a été décidé de créer un groupe de travail informel, sous la direction de la Belgique, chargé d'examiner la question en détail et de faire un rapport sur ses conclusions au WP.11.

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

9. Le Groupe de travail a été informé des activités récentes du WP.7 concernant l'élaboration de normes de qualité commerciale des produits agricoles. Pour plus de renseignements, se reporter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

10. Le secrétariat a été prié de se mettre en rapport avec le secrétariat du WP.7 pour voir si les normes applicables aux fruits et légumes prévoyaient des dispositions concernant la régulation de la température et la ventilation du matériel de transport ou de stockage.

V. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent des problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)

A. Institut international du froid (IIF)

Document informel: INF.5 (IIF).

11. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF, qui s'est tenue à Padoue (Italie) les 11 et 12 juin 2014. À cette occasion, la sous-commission a appuyé les propositions faites au Groupe de travail concernant les renvois aux normes, le calcul des dimensions des fourgons, la mesure du débit d'air, les corrections à apporter à la procédure d'essai des équipements multitempératures et multicompartiments et l'obligation de visite des équipements non autonomes à six ou à neuf ans. En 2015, la réunion de la sous-commission se tiendra au Portugal les 21 et 22 avril.

B. Transfrigoroute International

12. Le représentant de Transfrigoroute International, M. J. Grealy, a indiqué que le logiciel élaboré par son organisation pour le calcul des dimensions des engins à température multiples serait disponible, par inscription, sur son site web et mis à la disposition de toutes les autorités compétentes et des stations d'essai. À propos de l'introduction de nouveaux réfrigérants dans l'Union européenne il s'est demandé si des produits de remplacement seraient mis à la disposition de l'industrie. Transfrigoroute International était favorable à ce que la CEN élabore de nouvelles normes, à condition qu'elles ne soient pas en contradiction avec l'ATP.

C. Comité européen de normalisation (CEN)

13. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de normes CEN relatives aux transports terrestres sous température dirigée. Sur le point de savoir si ces normes risquaient d'affecter le développement futur de l'ATP, il a expliqué qu'elles étaient complémentaires parce qu'elles s'appliquaient également aux activités de distribution, au transport national et aux denrées non alimentaires.

VI. État et mise en œuvre de l'ATP (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

14. Les Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) sont toujours au nombre de 48.

B. État des amendements

15. Le Groupe de travail a été informé que les amendements à l'ATP qu'il avait adoptés à sa soixante-huitième session, en 2012, et qui sont reproduits à l'annexe I du rapport de ladite session (ECE/TRANS/WP.11/226) avaient été considérés comme adoptés le 13 mai 2014 et entreraient en vigueur le 13 novembre 2014 (voir C.N.254.2014.TREATIES-XI.B.22).

16. Les corrections à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-neuvième session, en 2013 (voir ECE/TRANS/WP.11/228, annexe II) ont été apportées le 2 avril 2014 (C.N.208.2014.TREATIES-XI.B.22).

17. Les propositions d'amendements à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-neuvième session, en 2013 (ECE/TRANS/WP.11/228, annexe I) ont été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU, le 31 décembre 2013 (C.N.1049.2013.TREATIES-XI.B.22). Le 28 mars 2014, le Gouvernement allemand a, conformément à l'article 18 2) b) de l'ATP, fait savoir au Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter ces propositions mais que les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore réunies (C.N.129.2014.TREATIES-XI.B.22). Par conséquent, les amendements adoptés par le Groupe de travail à sa session de 2013 ne seraient considérés comme acceptés que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois courant à partir de l'expiration du délai de six mois, le Gouvernement allemand ne présentait pas d'objection aux amendements proposés.

C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP

18. La liste des autorités compétentes et des stations d'essai, qui peut être consultée à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>, a été mise à jour pour les pays suivants: Albanie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Roumanie.

D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/6 (Secrétariat).

19. Le Groupe de travail a remercié les 18 pays qui avaient fourni des renseignements en réponse au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP en 2013 et souligné qu'il était une obligation que toutes les Parties contractantes à l'ATP en fassent de même aux fins de l'harmonisation de l'application de l'Accord.

E. Échange d'informations sur les bonnes pratiques à adopter pour améliorer l'application de l'ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/6 (Finlande).

20. Le Groupe de travail a remercié le représentant de la Finlande d'avoir attiré son attention sur les cours dispensés chaque année au personnel des stations d'essai au sujet des derniers amendements apportés à l'Accord, et il a instamment prié d'autres pays de présenter eux aussi des exemples de bonnes pratiques.

F. Interprétation de l'ATP

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/5 (Secrétariat).

21. Le Groupe de travail a examiné le texte du paragraphe 1 de l'article 3, qui stipule que l'Accord s'applique même lorsque les marchandises sont chargées sur le territoire d'un État qui n'est pas Partie contractante à l'ATP et déchargées sur le territoire d'un État qui, lui, est Partie contractante à l'ATP, c'est-à-dire qu'il n'est pas réservé au transport entre deux Parties contractantes. Plusieurs pays ont confirmé que c'était bien leur interprétation et que cela ne posait aucun problème pratique. Le Président a invité les pays qui souhaitaient poursuivre l'examen de cette question ou d'autres questions sujettes à des différences d'interprétation de soumettre un document à la prochaine session.

VII. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)

A. Propositions en suspens

1. Essais de renouvellement à six et neuf ans pour les engins ATP non autonomes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.3 (France)

22. La France a indiqué qu'elle avait modifié sa proposition en tenant compte des observations formulées aux sessions précédentes. Certains orateurs se demandaient si les régimes de ralenti étaient régulièrement communiqués par les constructeurs de véhicules et le cas des moteurs à régulation électronique a été soulevé. Le représentant de la France a dit que ce cas était pris en compte dans la proposition (emploi de l'expression «si applicable» en ce qui concerne le régime de ralenti).

23. Le Groupe de travail ayant constaté que la proposition pouvait être adoptée avec quelques modifications, un groupe de travail informel composé de l'Allemagne et de la France, ainsi que d'autres délégations intéressées, sous la direction des Pays-Bas, a été invité à établir une proposition révisée pour examen avant la fin de la session.

24. Six pays ont voté pour la version révisée de la proposition (Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni) et un contre (Allemagne). La France a été priée de soumettre la version révisée de la proposition à la prochaine session.

2. Essai pour les engins multitempératures en service

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/19 (France).

25. La proposition était fondée sur l'essai applicable aux engins frigorifiques à température unique autonomes auquel s'ajoutait un essai de réversibilité des compartiments permettant de limiter la durée des essais tout en conservant leur pertinence.

26. Une délégation a estimé que la proposition pouvait être simplifiée et que des travaux complémentaires étaient nécessaires pour la rendre plus claire pour les utilisateurs. Une autre délégation a fait observer qu'il n'y avait pas de dispositions concernant l'étanchéité à l'air de la caisse et que la possibilité de certification des engins multitempératures n'avait pas encore été ajoutée dans l'ATP.

27. Faisant observer qu'un essai de ces engins deviendrait nécessaire dans quelques années, le Président a demandé qu'un groupe de travail informel composé de l'Allemagne et de la France, ainsi que d'autres délégations intéressées, sous la direction des Pays-Bas, révise la proposition pour adoption durant la session.

28. Huit pays ont voté pour la version révisée de la proposition (Belgique, Espagne, Finlande, France, Pays-Bas, Pologne, Portugal et Royaume-Uni) et un contre (Allemagne). La France a été priée de soumettre la version révisée de la proposition à la prochaine session.

3. Définition des denrées périssables

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/12 (Fédération de Russie).

29. La proposition tendant à ajouter une définition dans l'article 3 de l'ATP n'a pas été acceptée, mais il y a eu unanimité pour dire qu'une définition dans le Manuel ATP serait utile. La Fédération de Russie a été invitée à élaborer une proposition à ce sujet pour la session suivante.

4. Caisses à rideaux latéraux

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/17, section II (Pays-Bas).

30. La proposition visant à interdire la certification de toutes les caisses à rideaux latéraux dans le cadre de l'ATP a été vigoureusement appuyée par le CLCCR qui jugeait important d'établir des conditions équitables de concurrence dans le secteur de la carrosserie. La question a été posée de savoir si la proposition couvrirait aussi les cloisons internes ainsi que les portes repliables ou roulantes.

31. Une proposition révisée établie durant la session pour dissiper les préoccupations qui avaient été formulées a été unanimement approuvée par le WP.11 (voir l'annexe I).

5. Coefficient K des engins en service

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/9 (Allemagne).

Document informel: INF.2 (Transfrigoroute International).

32. L'Allemagne a fait observer que les coefficients K pour les petites caisses isothermes ne pouvaient pas être assimilés à ceux des gros semi-remorques et que, si le coefficient annuel de vieillissement était de 5 %, les semi-remorques ne pouvaient plus, après six ans, atteindre les coefficients K définis dans l'ATP. D'autres délégations ont fait

valoir qu'en augmentant les coefficients K, on récompenserait les mauvais constructeurs et elles ont mis en doute la validité du coefficient annuel de vieillissement de 5 % figurant dans le document. Le CLCCR a également mis en doute ces valeurs de vieillissement de 5% et souhaite que la discussion repose sur des données réelles. Des délégations indiquent qu'il existe des engins qui vieillissent en conservant un facteur K inférieure à 0,40.

33. Il a été reconnu que toute modification des coefficients K ne pouvait être envisagée que sur la base d'une étude scientifique exhaustive dans laquelle il serait tenu compte des données relatives aux engins, communiquées par les stations d'essai.

34. Le WP.11 a décidé d'établir un groupe de travail informel qui serait composé de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, du Portugal, du CLCCR et de Transfrigoroute International et qui bénéficierait de l'appui de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF pour réaliser une telle étude. La France s'est portée volontaire pour diriger les travaux du groupe.

35. Les résultats du vote sur la proposition de l'Allemagne visant à modifier les dispositions de l'ATP relatives aux coefficients K des engins en service ont été les suivants: trois voix pour (Allemagne, États-Unis et Pologne) et six voix contre (Danemark, Fédération de Russie, France, Italie, Pays-Bas et Portugal).

6. Communication de renseignements sur les engins devant être soumis à des essais

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/17 (Pays-Bas).

36. Le Groupe de travail a examiné la proposition révisée soumise par les Pays-Bas, dans laquelle il est demandé aux fabricants de communiquer davantage de renseignements sur la construction des engins isothermes et des groupes frigorifiques. Le Groupe de travail a souligné que certains renseignements devaient rester confidentiels et ne pas sortir des stations d'essais et que la proposition reflétait les pratiques actuellement en vigueur dans lesdites stations. L'Allemagne a estimé que les obligations des constructeurs étaient déjà clairement exposées dans la législation de l'Union européenne.

37. Treize pays ont voté pour (Danemark, Espagne, Fédération de Russie, France, Italie, Luxembourg, Maroc, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni et Serbie) et un contre (Allemagne).

7. Engins pouvant être utilisés à la fois pour la réfrigération et pour le chauffage

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/13 (Fédération de Russie).

38. Le Groupe de travail a adopté les dispositions concernant les engins pouvant être utilisés à la fois pour la réfrigération et pour le chauffage. La proposition contenait un seul et même essai pour ces engins, alors que jusqu'à présent ils devaient être soumis à deux essais distincts et obtenir deux attestations distinctes (voir annexe I).

39. Huit pays ont voté pour (Allemagne, Danemark, Fédération de Russie, France, Luxembourg, Pologne, Portugal et Royaume-Uni) et aucun contre.

8. Calcul de la surface extérieure des fourgons

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2014/14 et Corr.1 (Royaume-Uni).

Document informel: INF.4 (Royaume-Uni).

40. La proposition, qui contenait trois méthodes possibles de calcul de la surface extérieure des fourgons pour déterminer la valeur K, devait être incluse dans l'annexe I, appendice 2, paragraphe 1.2. Les trois méthodes ont fait l'objet d'essais sur un fourgon au Royaume-Uni, dont les résultats sont présentés dans le document INF.4.

41. Les croquis seraient insérés dans le Manuel ATP tandis que les renvois au Manuel ATP dans la proposition seraient supprimés. La Fédération de Russie se chargerait de faire une proposition identique pour les wagons ferroviaires.

42. Le secrétariat a été prié d'élaborer une version révisée de la proposition compte tenu des observations faites, laquelle serait examinée aux fins d'adoption plus tard dans la session.

43. Cinq pays ont voté pour la version révisée de la proposition (États-Unis, France, Italie, Pologne et Portugal) et un pays contre (Allemagne). Pour justifier son vote, l'Allemagne a expliqué qu'il manquait toujours certains éléments tels que les amendements qu'il faudrait apporter aux modèles de procès-verbal d'essai.

9. Mesure du débit d'air

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/15, partie A (Royaume-Uni).

44. Le Groupe de travail a adopté les dispositions rendant obligatoire la mesure du débit d'air dans l'ATP (voir annexe I).

45. Dix pays ont voté pour (Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Italie, Pologne, Portugal, Royaume-Uni) et aucun contre.

10. Corrections des dispositions d'essai concernant les engins multitempératures

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2014/1 et 2 (Finlande).

46. Le Groupe de travail a adopté la correction apportée au paragraphe 8.3.1 qui faisait état de «la déperdition thermique par les cloisons internes et les panneaux extérieurs» (voir annexe II).

47. Le Groupe de travail a en outre adopté la correction des dispositions du paragraphe 8.3.2, qui, par son texte actuel, permet que les engins multitempératures puissent avoir une capacité de réfrigération minimale inférieure à celle des engins monotempérature (voir annexe II) et décidé que les deux corrections devraient bénéficier de la procédure d'adoption accélérée de 90 jours.

11. Essai des groupes réfrigérants à gaz liquéfié monotempérature et multitempératures

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/16 (France).

48. Le représentant de la France a présenté une nouvelle méthode de mesure de la capacité des groupes réfrigérants monotempérature et multitempératures qui se servent de gaz liquéfiés pour produire du froid. D'aucuns ont fait observer que ces groupes existaient depuis longtemps.

49. Un pays (France) a voté pour la proposition et deux pays contre (Allemagne et Pays-Bas).

50. La France a été priée d'élaborer une version révisée de sa proposition pour la prochaine session mais le représentant de la France a précisé que pour ce faire il avait besoin d'observations concrètes des autres pays.

12. Marques d'identification des engins multitempératures

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2014/8, partie A (Portugal);
ECE/TRANS/WP.11/2014/10, par. 10 (Allemagne);
ECE/TRANS/WP.11/2014/22 (France).

51. Les propositions présentées par la France et le Portugal visaient à ce que la marque d'identification indique la classe de chaque compartiment alors que la proposition de

l'Allemagne visait à ajouter la lettre «M» à la marque d'identification pour le compartiment de la classe ATP la plus élevée.

52. L'Allemagne a fait valoir que la plupart des engins multitempératures étaient dotés de cloisons mobiles et qu'ils changeaient donc souvent de classe. On pouvait reprocher à la proposition de l'Allemagne qu'elle nécessitait des calculs et que l'attestation devait être accompagnée d'un croquis.

53. Un certain nombre de pays ont déclaré que la proposition de l'Allemagne avait l'avantage d'être facilement compréhensible mais d'autres pays, favorables à une proposition plus détaillée, ont fait valoir que, pour que la plaque ATP soit réellement équivalente à l'attestation de conformité, ces détails étaient essentiels.

54. Cinq pays ont voté pour la proposition de l'Allemagne (Allemagne, États-Unis, Finlande, Pays-Bas et Pologne) alors que trois pays se sont déclarés favorables à une proposition plus détaillée (France, Italie et Portugal).

55. Il était urgent que le Groupe de travail convienne d'une marque d'identification aux fins d'harmonisation.

13. Renvois aux normes et révision de celles-ci

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2014/18 (Pays-Bas);
ECE/TRANS/WP.11/2014/20 (France);
ECE/TRANS/WP.11/2014/15, partie B (Royaume-Uni).

Document informel: INF.3 (Fédération de Russie).

56. À la précédente session, les Pays-Bas avaient présenté un document qui indiquait que si un renvoi à une norme figurait dans l'ATP, il faudrait en vérifier le contenu pour s'assurer qu'elle n'était pas contradictoire avec l'ATP. Le document présenté cette année visait à simplifier l'examen de l'inclusion de normes dans l'ATP.

57. Les participants sont convenus que les normes contenaient des détails qu'il serait difficile d'inclure dans l'ATP proprement dit, même si la Fédération de Russie a suggéré qu'une possible option serait, au lieu d'ajouter des références aux normes dans l'ATP, d'ajouter les dispositions qu'elles contiennent, étant donné que les Parties contractantes à l'ATP ne sont pas toutes membres de l'AMCA ni même de l'ISO. Il a en outre été décidé que les normes devraient être datées.

58. En guise de compromis, il a été décidé de remplacer les normes nationales figurant dans l'ATP par des normes ISO et de conserver les normes AMCA en attendant de pouvoir les remplacer.

59. Les documents soumis par la France, la Fédération de Russie et le Royaume-Uni visaient à supprimer les normes nationales ou périmées. La proposition a été mise aux voix et adoptée à l'unanimité (voir annexe II).

60. La Fédération de Russie se chargera d'élaborer une proposition concernant les normes pour la prochaine session, en collaboration avec la France et les Pays-Bas.

B. Nouvelles propositions

1. Validité des attestations accordées à des engins fabriqués pour un autre pays

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/21 (France).

61. La proposition de la France visait à autoriser la délivrance d'attestations valables trois mois et renouvelables une seule fois pour les engins fabriqués pour un autre pays. Pour la France, cette proposition complétait la décision prise deux ans auparavant d'accorder une

validité de six mois aux attestations provisoires (annexe 1, appendice 1, par. 3 b)) qui entrerait en vigueur le 13 novembre 2014.

62. La France a fait valoir qu'accorder des attestations valables six ans à des engins fabriqués pour un autre pays était contraire aux dispositions de l'ATP et représentait une concurrence déloyale.

63. Huit pays ont voté pour (Belgique, Danemark, Espagne, France, Italie, Maroc, Portugal et Royaume-Uni) et un contre (Allemagne).

2. Agrément des engins multitempératures

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/10 (Allemagne).

64. Cette proposition n'a pu être examinée car d'autres éléments essentiels du document n'avaient pas été adoptés.

3. Propositions de corrections diverses

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/3 (Secrétariat).

65. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de soumettre à la prochaine session un document révisé qui récapitulerait toutes les observations faites et de le mettre à la disposition de la prochaine réunion de la sous-commission de l'IIF sur le transport réfrigéré.

66. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'envoyer les projets d'amendements qu'il avait adoptés, qui sont contenus dans l'annexe I du présent rapport, ainsi que les corrections contenues dans l'annexe II, à la Section des traités de l'ONU aux fins de notification officielle aux Parties contractantes à l'ATP.

VIII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)

67. Le Groupe de travail a été informé que la dernière version du Manuel ATP était disponible en anglais, français et russe sur le site Web de la Division des transports, à l'adresse suivante: http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html. Le secrétariat a été prié de travailler à l'amélioration de la présentation du Manuel, par exemple en y incluant une page de couverture.

A. Mesure de la surface extérieure des fourgons

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/14 (Royaume-Uni).

68. Cette proposition n'a pas été examinée car une proposition connexe d'amendement de l'ATP proprement dit n'a pas été adoptée.

B. Calcul aux fins des essais des engins multitempératures

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/10 (Allemagne).

69. Cette proposition n'a pas été examinée car une proposition connexe d'amendement de l'ATP proprement dit n'a pas été adoptée.

C. Marques d'identification des engins multitempératures

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/8, partie B (Portugal).

70. Cette proposition n'a pas été examinée car une proposition d'amendement connexe de l'ATP proprement dit n'a pas été adoptée.

IX. Champ d'application de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)

A. Fruits et légumes frais

Document informel: INF.6 (Secrétariat).

71. Le Groupe de travail a examiné la proposition du CTI qui lui demandait «d'envisager la possibilité d'étendre le champ d'application de l'ATP aux fruits et légumes frais». Il a par ailleurs pris note des préoccupations exprimées par l'Algérie, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie, qui sont reproduites dans le document INF.6, à cause de l'exclusion des fruits et légumes frais et de la règle des 150 km pour les traversées maritimes, qui rendent l'ATP moins utile pour ces pays.

72. Un certain nombre de pays ont réaffirmé leur opposition à l'inclusion des fruits et des légumes frais dans l'ATP.

73. Le Groupe de travail a examiné plusieurs possibilités pour résoudre ce problème, par exemple inclure une annexe qui recommanderait – plutôt que d'imposer – que les fruits et les légumes frais soient transportés sous température dirigée ou encore que des accords multilatéraux soient conclus conformément à l'article 7 de l'ATP.

74. La Fédération de Russie a rappelé qu'elle avait autrefois élaboré un projet d'annexe sur les fruits et légumes frais et s'est proposée d'en soumettre une version révisée à la prochaine session.

B. Accords multilatéraux

Document informel: INF.8 (Secrétariat).

75. Il a été rappelé que les accords multilatéraux étaient autorisés en cas de conditions climatiques particulières et que leurs dispositions étaient plus contraignantes que celles prescrites dans l'ATP.

76. Un représentant du secrétariat a indiqué que les accords multilatéraux conclus dans le cadre de l'Accord européen sur le transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) pourraient servir de modèle à de futurs accords multilatéraux conclus dans le cadre de l'ATP. Plus de 300 accords multilatéraux ont été conclus dans le cadre de l'ADR, qui ont souvent abouti à de futurs amendements à l'ADR ou mis à l'épreuve des conditions de transport particulières.

77. Le secrétariat a été prié d'écrire aux Ministères des affaires étrangères des Parties contractantes à l'ATP pour leur demander le nom de l'autorité compétente habilitée à signer d'éventuels futurs accords multilatéraux au nom de son pays.

78. La procédure de conclusion d'accords multilatéraux proposée par le secrétariat sera mise sur le site Web de la Division.

79. Une délégation s'est demandé si ces accords multilatéraux ne risquaient pas d'avoir des effets imprévisibles.

C. Application de l'ATP aux transports nationaux

Document: ECE/TRANS/WP.11/2013/20 (France).

80. Ce document proposait que les dispositions de l'ATP soient étendues aux transports nationaux dans toutes les Parties contractantes à l'Accord pour les transports sur des distances inférieures à 80 kilomètres, sans rupture de charge.

81. Plusieurs pays ont appuyé la proposition sur le principe. D'autres l'ont rejetée sur le principe en faisant valoir que cela reviendrait à abandonner leur souveraineté sur les questions domestiques. Le secrétaire a été prié de demander aux pays au moyen du questionnaire s'ils appliquaient l'ATP aux transports domestiques.

82. Deux pays ont voté pour (Belgique et France) et six ont voté contre (Allemagne, Danemark, États-Unis, Pays-Bas, Portugal et Royaume-Uni). Le Groupe de travail a décidé qu'il appartenait à chaque pays de décider s'il souhaitait ou non étendre l'ATP à ses transports nationaux.

D. Fusion des annexes 2 et 3

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/11 (Fédération de Russie).

83. La Fédération de Russie a estimé qu'en imposant une surveillance des températures pendant le transport des denrées alimentaires réfrigérées ainsi que pour des denrées alimentaires congelées, on gagnerait en sécurité sanitaire des aliments.

84. La Fédération de Russie a été priée de scinder son document en plusieurs propositions, dont une viserait exclusivement à inclure des dispositions relatives à l'enregistrement de la température ambiante pendant le transport des denrées alimentaires réfrigérées dans l'annexe 3, parce qu'elle aurait plus de chance d'être adoptée.

85. Le secrétaire a été prié de demander aux pays au moyen d'un questionnaire s'ils exigeaient déjà que la température ambiante pendant le transport des denrées alimentaires réfrigérées soit surveillée et enregistrée.

X. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour)

86. Le Groupe de travail a rappelé les renseignements que lui avait communiqués Transfrigoroute International à propos de la révision de la réglementation de l'Union européenne relative au gaz F et des efforts qu'elle ne cessait de faire pour abaisser le niveau des émissions. Plus précisément, Transfrigoroute International a indiqué que près de 95 % des équipements actuellement fabriqués utilisaient du R404A, gaz réfrigérant possédant un potentiel de réchauffement élevé. Trouver d'autres gaz utilisables dans toutes sortes de climats et de conditions d'exploitation posait des problèmes non seulement aux fabricants mais aussi aux fournisseurs. Quant à eux, les transporteurs étaient sérieusement préoccupés par le manque apparent d'un gaz de remplacement qui soit rentable. De plus, on risquait de voir augmenter à la fois les taxes prélevées sur le R404A et son prix, étant donné que sa suppression progressive risquait de faire monter les prix de l'entretien et de l'exploitation. Il importait en outre que tout fluide réfrigérant de substitution présente de meilleures qualités de réfrigération et de chauffage que le R404A mais aussi une meilleure efficacité énergétique.

XI. Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.11/2014/4 (Secrétariat).

87. Le Groupe de travail a adopté son projet de plan de travail pour 2014-2018, tel qu'il est présenté dans le document ECE/TRANS/WP.11/2014/4, moyennant quelques amendements (voir annexe III).

XII. Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)

88. Le Groupe de travail a élu M. Telmo Nobre (Portugal) Président et MM. Eric Devin (France) et Kees de Putter (Pays-Bas) Vice-Présidents de la soixante et onzième session, qui se tiendra en 2015. Le Groupe de travail a remercié les membres du Bureau et le secrétariat de leur travail.

XIII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

A. Dates de la soixante et onzième session

89. Le Groupe de travail a été informé que la soixante et onzième session se tiendrait du 6 au 9 octobre 2015 et que la date limite pour la soumission des documents avait été fixée au 3 juillet 2015.

B. Autres questions

90. Le secrétaire a été prié de demander aux pays au moyen du questionnaire quels types d'essais leurs stations d'essai pratiquaient pour que cette information puisse être ajoutée à la liste des autorités compétentes et des stations d'essai.

91. La proposition du Président selon laquelle il conviendrait de se pencher sur la révision de l'ATP, afin d'en améliorer la structure et d'en simplifier l'utilisation, a fait l'objet d'un large consensus. Il a été décidé que ce travail devrait être confié à un groupe de travail informel dirigé par le Président qui, dans un premier temps, élaborerait un document présentant les premiers éléments de la nouvelle structure. Le Président a souligné que le groupe de travail devrait compter à la fois des anglophones, des francophones et des russophones, afin que les trois langues faisant foi soient traitées sur un pied d'égalité et il a indiqué que ce serait un travail de longue haleine.

92. Le Président a par ailleurs prié les délégations de se demander comment les travaux du WP.11 pourraient être améliorés. Parmi les suggestions, on a relevé une meilleure préparation des documents et des sessions plus fréquentes mais plus courtes, par exemple tous les huit mois.

XIV. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

93. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-dixième session en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements à l'ATP

1. Annexe 1, paragraphe 1, «Engin isotherme»:

Insérer «rigide*» après «... parois isolantes», ainsi que la note de bas de page ci-dessous:

«* On entend par “rigide” des surfaces non souples, continues ou discontinues, par exemple des parois pleines ou des volets roulants.».

2. Annexe 1

Ajouter un nouveau paragraphe 6 pour lire comme suit:

«6. Mesures transitoires

6.1 Les engins isothermes équipés de parois non rigides qui sont entrés en service avant l'entrée en vigueur de l'amendement du paragraphe 1 de l'annexe 1 (ajouter la date) peuvent continuer à être utilisés pour le transport de denrées périssables de la catégorie appropriée jusqu'à ce que l'attestation de conformité arrive à expiration. La validité de l'attestation ne peut être prolongée.».

3. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 3.2.6

Ajouter un nouveau paragraphe pour lire comme suit:

«Le débit d'air spécifié dans le procès-verbal d'essai de l'engin frigorifique doit être conforme à:

$$\dot{V}_L \geq 60 \cdot V \text{ en m}^3/\text{h}$$

où

V est le volume de l'espace vide, en m^3 ;

\dot{V}_L est le débit d'air.

Il faut compenser toute perte de débit d'air dans le système d'aération provoquée par des équipements intérieurs tels que des conduites d'air et par le givrage des évaporateurs. ».

4. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 4.3.4 ii), première phrase

Modifier pour lire comme suit:

«(ii) que le débit d'air brassé a été mesuré conformément à une norme existante. ».

5. Article 1 de l'ATP

Modifier pour lire comme suit:

«En ce qui concerne le transport international des denrées périssables, ne peuvent être désignés comme engins “isothermes”, “réfrigérants”, “frigorifiques”, “calorifiques” ou “frigorifiques et calorifiques” que les engins qui satisfont aux définitions et normes énoncées à l'annexe 1 du présent Accord.».

6. Annexe 1

Ajouter un nouveau paragraphe 5 pour lire comme suit:

«5. **Engin frigorifique et calorifique.** Engin isotherme muni d'un dispositif individuel, ou collectif pour plusieurs engins de transport, de production de froid (au moyen d'un groupe mécanique à compression, d'un dispositif d'absorption, etc.) et de chaleur (au moyen d'appareils électriques de chauffage, etc.), ou de production de froid et chaleur, qui permet d'abaisser la température T_i à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite, ou d'élever cette même température et de la maintenir ensuite pendant 12 h au moins sans réapprovisionnement, à une valeur pratiquement constante, de la façon suivante:

Classe A: T_i peut être choisie entre +12 °C et 0 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -10 °C et +30 °C.

Classe B: T_i peut être choisie entre +12 °C et 0 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -20 °C et +30 °C.

Classe C: T_i peut être choisie entre +12 °C et 0 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -30 °C et +30 °C.

Classe D: T_i peut être choisie entre +12 °C et 0 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -40 °C et +30 °C.

Classe E: T_i peut être choisie entre +12 °C et -10 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -10 °C et +30 °C.

Classe F: T_i peut être choisie entre +12 °C et -10 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -20 °C et +30 °C.

Classe G: T_i peut être choisie entre +12 °C et -10 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -30 °C et +30 °C.

Classe H: T_i peut être choisie entre +12 °C et -10 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -40 °C et +30 °C.

Classe I: T_i peut être choisie entre +12 °C et -20 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -10 °C et +30 °C.

Classe J: T_i peut être choisie entre +12 °C et -20 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -20 °C et +30 °C.

Classe K: T_i peut être choisie entre +12 °C et -20 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -30 °C et +30 °C.

Classe L: T_i peut être choisie entre +12 °C et -20 °C inclus par une température extérieure moyenne comprise entre -40 °C et +30 °C.

Le coefficient K des engins de transport des classes B, C, D, E, F, G, H, I, J, K et L doit être obligatoirement égal ou inférieur à 0,40 W/m².K

Les dispositifs de production de chaleur ou de production de froid et chaleur en mode de production de chaleur doivent avoir une capacité conforme aux dispositions des paragraphes 3.4.1 à 3.4.5 de l'appendice 2 de l'annexe 1.»

7. Annexe 1, appendice 1

Modifier le titre pour lire comme suit:

«DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AUX NORMES DES ENGINS ISOTHERMES, RÉFRIGÉRANTS, FRIGORIFIQUES, CALORIFIQUES OU FRIGORIFIQUES ET CALORIFIQUES».

8. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 5, première phrase

Modifier pour lire comme suit:

«Les caisses isothermes des engins de transport “isothermes”, “réfrigérants”, “frigorifiques”, “calorifiques” ou “frigorifiques et calorifiques”...». (suite du texte inchangée)

9. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 6 c) i), première phrase

Modifier pour lire comme suit:

«s’il s’agit d’engins isothermes, l’engin de référence pouvant être un engin isotherme, réfrigérant, frigorifique, calorifique ou frigorifique et calorifique;...». (suite du texte inchangée)

10. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 6 c)

Ajouter le nouveau texte suivant:

«v) a) S’il s’agit d’engins frigorifiques et calorifiques, l’engin de référence étant un engin frigorifique et calorifique,

- les conditions mentionnées en i) ci-dessus sont satisfaites;

et

- la puissance frigorifique utile de l’équipement frigorifique ou de l’équipement frigorifique et calorifique par unité de surface intérieure, au même régime de température, est supérieure ou égale;
- la source de chaleur est identique; et
- la puissance de l’équipement de chauffage par unité de surface intérieure est supérieure ou égale;

ou

b) S’il s’agit d’engins frigorifiques et calorifiques, l’engin de référence étant un engin isotherme complet à tous égards, sauf l’équipement frigorifique, calorifique ou frigorifique et calorifique, qui sera ajouté ultérieurement. L’ouverture correspondante sera obstruée lors de la mesure du coefficient K, par un panneau étroitement ajusté de la même épaisseur totale et constitué du même type d’isolant que celui qui aura été posé sur la paroi avant:

- les conditions mentionnées en i) ci-dessus sont satisfaites;

et

- la puissance frigorifique utile de l’équipement de production de froid ou de froid et chaleur monté sur une caisse de référence de type isotherme, est conforme à la définition du paragraphe 3.4.7 de l’appendice 2 de la présente annexe;
- la source de chaleur est identique; et
- la puissance de l’équipement de chauffage par unité de surface intérieure est supérieure ou égale.».

11. Annexe 1, appendice 2, section 3

Ajouter une nouvelle sous-section 3.4 pour lire comme suit:

«3.4 Engins frigorifiques et calorifiques

Méthode d'essai

3.4.1 L'essai sera réalisé en deux phases. Durant la première phase, on déterminera l'efficacité du dispositif frigorifique de l'installation frigorifique ou frigorifique et calorifique; durant la seconde, on déterminera l'efficacité du dispositif calorifique.

3.4.2 Durant la première phase, on se conformera aux conditions énoncées aux paragraphes 3.1.1 et 3.1.2 du présent appendice; durant la seconde, on se conformera aux conditions énoncées aux paragraphes 3.3.1 et 3.3.2 du présent appendice.

Mode opératoire

3.4.3 Les principales dispositions relatives au mode opératoire pour la première phase de l'essai sont énoncées aux paragraphes 3.2.2 et 3.2.3 du présent appendice; pour la seconde phase, elles sont énoncées aux paragraphes 3.3.3 et 3.3.4 du présent appendice.

3.4.4 Il est possible de démarrer la seconde phase de l'essai directement après l'achèvement de la première phase, sans démonter l'appareillage de mesure.

3.4.5 Lors de chaque phase, l'essai sera poursuivi pendant 12 h après:

- a) lors de la première phase, le moment où la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint la limite inférieure fixée pour la classe donnée de l'engin;
- b) lors de la seconde phase, le moment où la différence entre la température moyenne intérieure de la caisse et la température moyenne extérieure aura atteint la valeur correspondant aux conditions fixées pour la classe donnée de l'engin. Dans le cas des engins neufs, la différence de température indiquée plus haut doit être augmentée de 35 %.

Critère d'acceptation

3.4.6 L'essai sera jugé satisfaisant si:

- a) lors de la première phase, l'installation de production de froid ou de production de froid et chaleur est capable de maintenir durant 12 h la température voulue pour la classe donnée de l'engin, les périodes de dégivrage automatique de l'installation n'étant pas prises en compte;
- b) lors de la seconde phase, le dispositif calorifique est capable de maintenir durant 12 h la différence de température voulue pour la classe donnée de l'engin.

3.4.7 Si le dispositif frigorifique de l'installation de production de froid ou de production de froid et chaleur, avec tous ses accessoires, a subi séparément, à la satisfaction de l'autorité compétente, l'essai de détermination de sa puissance frigorifique utile aux températures de référence prévues, on pourra considérer que l'engin de transport a passé avec succès la première phase, sans aucun essai d'efficacité, sous réserve que la puissance frigorifique utile du dispositif soit supérieure aux déperditions thermiques en régime

permanent à travers les parois de la caisse pour la classe d'engins considérée, multipliées par le facteur 1,75.

- 3.4.8 Si le dispositif frigorifique de l'installation de production de froid ou de production de froid et chaleur est remplacé par un dispositif d'un type différent, l'autorité compétente pourra:
- soit demander que l'engin de transport soit soumis aux mesures et aux contrôles prévus lors de la première phase de l'essai et décrits aux paragraphes 3.4.1 à 3.4.5 du présent appendice;
 - Soit s'assurer que la puissance frigorifique utile du nouveau dispositif est, à la température prévue pour la classe de l'engin, égale ou supérieure à celle du dispositif remplacé;
 - Soit s'assurer que la puissance frigorifique utile du nouveau dispositif satisfait aux dispositions du paragraphe 3.4.7 du présent appendice.».

12. Annexe 1, appendice 2, section 6, premier paragraphe

Modifier pour lire comme suit:

«Pour le contrôle de l'efficacité du dispositif thermique de chaque engin réfrigérant, frigorifique, calorifique ou frigorifique et calorifique en service visé aux points b) et c) du paragraphe 1 de l'appendice 1 de la présente annexe, les autorités compétentes pourront:

soit appliquer les méthodes décrites aux paragraphes 3.1, 3.2, 3.3 et 3.4 du présent appendice;

soit désigner des experts chargés d'appliquer les dispositions des sections 5.1 et 5.2 du présent appendice, s'il y a lieu, ainsi que les dispositions suivantes:».

13. Annexe 1, appendice 2, section 6

Insérer une nouvelle sous-section 6.4 pour lire comme suit:

«6.4 Engins frigorifiques et calorifiques

Le contrôle s'effectuera en deux temps:

- Dans un premier temps, on vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide peut être portée à la température de la classe considérée dans un délai maximum de (... min), comme indiqué dans le tableau de la section 6.2 du présent appendice;

La température intérieure de l'engin vide doit préalablement avoir été portée à la température extérieure.

- Dans un second temps, on vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22 K pour les classes A, E et I, 32 K pour les classes B, F et J, 42 K pour les classes C, G et K, et 52 K pour les classes D, H et L), peut être atteint et maintenu pendant 12 h au moins.

Si les résultats sont satisfaisants, les engins pourront être maintenus en service comme engins frigorifiques et calorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.».

Les sous-sections 6.4 et 6.5 actuelles deviennent les sous-sections 6.5 et 6.6 respectivement.

14. Annexe 1, appendice 2, sous-section 6.5 actuelle (nouvelle sous-section 6.6)

Remplacer «ou calorifiques» par «, calorifiques ou frigorifiques et calorifiques» (deux fois) et «3.1, 3.2 et 3.3» par «3.1, 3.2, 3.3 et 3.4» (deux fois).

15. Annexe 1, appendice 2, section 7

Modifier le texte après le titre pour lire comme suit:

«Un procès-verbal du type approprié pour l'engin contrôlé doit être établi pour chaque essai conformément à l'un des modèles 1 à 12 ci-après.»

16. Annexe 1, appendice 2, modèles des procès-verbaux d'essai et contrôles d'experts

Insérer le nouveau Modèle No. 7 suivant et renuméroter les modèles actuels en conséquence:

«MODÈLE N° 7

Partie 3

Détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement et de chauffage des engins frigorifiques et calorifiques par une station expérimentale agréée conformément à la sous-section 3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Machines frigorifiques:

Fonctionnant de manière autonome/non autonome/raccordées à une installation centrale¹

Machines frigorifiques amovibles/non amovibles¹

Constructeur.....

Type et numéro de série.....

Année de fabrication.....

Nature du frigorigène et charge

Puissance frigorifique utile indiquée par le constructeur pour une température extérieure de +30 °C et pour une température intérieure de:

0 °C..... W

-10 °C W

-20 °C W

Compresseur:

Marque Type

Mode d'entraînement: électrique/thermique/hydraulique¹

Description.....

Marque..... Type..... Puissance kW à tr/min

Condenseur et évaporateur.....

Moteur du/des ventilateurs: Marque Type..... Nombre

Puissance..... kW à tr/min

Dispositif de chauffage:

Description.....

MODÈLE N° 7 (suite)

Fonctionnant de manière autonome/non autonome/raccordé à une installation centrale¹

Dispositif de chauffage amovible/non amovible¹

Constructeur.....

Type et numéro de série.....

Année de fabrication.....

Emplacement.....

Surface globale d'échange de chaleur..... m²

Puissance utile indiquée par le constructeur..... kW

Dispositifs de ventilation intérieure:

Description (nombre d'appareils, etc.).....

Puissance des ventilateurs électriques..... W

Débit..... m³/h

Dimensions des gaines: section transversale..... m², longueur..... m

Dispositifs d'automatisme:

Marque..... Type.....

Dégivrage (s'il y a lieu).....

Thermostat.....

Pressostat BP.....

Pressostat HP.....

Détendeur.....

Autres.....

Températures moyennes au début de l'essai:

à l'intérieur..... °C ± K

à l'extérieur..... °C ± K

Point de rosée de la chambre d'essai²..... °C ± K

Puissance de chauffage intérieur..... W

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin.....

Relevé des températures moyennes intérieure et extérieure de la caisse et/ou courbe représentant l'évolution de ces températures en fonction du temps.....

Temps écoulé entre le début de l'essai et le moment où la température moyenne à l'intérieur de la caisse atteint la température prescrite..... h

S'il y a lieu, indiquer la puissance calorifique moyenne pour maintenir durant l'essai l'écart de température prescrit³ entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse⁴..... W

Observations:.....

.....

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification.....

.....

MODÈLE N° 7 (suite)

Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat de conformité de type au sens du paragraphe 6 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP ne sera possible que durant une période maximale de six ans, c'est-à-dire jusqu'au.....

Fait à: Le responsable des essais

Le:

-
- 1 *Biffer la mention inutile.*
 2 *Uniquement pour le dispositif de refroidissement.*
 3 *Augmenté de 35 % pour les engins neufs.*
 4 *Uniquement pour le dispositif de chauffage. »*

Insérer le nouveau Modèle No. 11 suivant avant le Modèle No. 10 actuel (renuméroté Modèle No. 12):

«MODÈLE N° 11

Partie 3

Contrôle de l'efficacité des dispositifs de refroidissement et de chauffage des engins frigorifiques et calorifiques en service, effectué sur le terrain par les experts conformément à la sous-section 6.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Le contrôle a été effectué sur la base du procès-verbal n° en date du, émis par la station expérimentale agréée/l'expert (nom, adresse).....

Machines frigorifiques:

Constructeur.....

Type et numéro de série.....

Année de fabrication.....

Description.....

Puissance frigorifique utile indiquée par le constructeur pour une température extérieure de +30 °C et une température intérieure de:

0 °C..... W

-10 °C..... W

-20 °C..... W

Nature du frigorigène et charge kg

Dispositif de chauffage:

Description.....

Constructeur.....

Type et numéro de série.....

Année de fabrication.....

Emplacement

MODÈLE N° 11 (suite)

Surface globale d'échange de chaleur..... m²
 Puissance utile indiquée par le constructeur kW

Dispositifs de ventilation intérieure:

Description (nombre d'appareils, etc.).....
 Puissance des ventilateurs électriques..... W
 Débit m³/h
 Dimensions des gaines: section transversale..... m², longueur..... m

État de la machine frigorifique, du dispositif de chauffage et des dispositifs de ventilation intérieure

Température intérieure atteinte °C
 pour une température extérieure de..... °C
 et une durée de fonctionnement relative de..... %
 durée de fonctionnement..... h

Contrôle du fonctionnement du thermostat

Observations:

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de trois ans, l'engin portant la marque d'identification

Fait à: Le responsable des essais

Le: »

17. Annexe 1, appendice 3

Modifier le sous-titre pour lire comme suit:

«FORMULE D'ATTESTATION POUR LES ENGINIS ISOOTHERMES, RÉFRIGÉRANTS, FRIGORIFIQUES, CALORIFIQUES OU FRIGORIFIQUES ET CALORIFIQUES AFFECTÉS AUX TRANSPORTS TERRESTRES INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISABLES».

18. Annexe 1, appendice 3 A

Modifier le modèle de formule d'attestation en y ajoutant la catégorie «FRIGORIFIQUE ET CALORIFIQUE» dans l'en-tête, entre «CALORIFIQUE» et «À TEMPÉRATURES MULTIPLES».

19. Annexe 1, appendice 4

Compléter le tableau comme suit:

<u>«Engin</u>	<u>Marque d'identification</u>
...	...
Engin frigorifique et calorifique normal de classe A	BNA
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe A	BRA
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe B	BRB
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe C	BRC
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe D	BRD
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe E	BRE
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe F	BRF
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe G	BRG
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe H	BRH
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe I	BRI
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe J	BRJ
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe K	BRK
Engin frigorifique et calorifique renforcé de classe L	BRL»

20. Annexe 1, appendice 4, section 2

Modifier pour lire comme suit:

«2. POUR UN ENGIN FRIGORIFIQUE OU FRIGORIFIQUE ET CALORIFIQUE:

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

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

...».

(suite du texte inchangée)

Annexe II

Rectification de l'ATP

1. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 4.3.2

Supprimer le texte suivant:

"Des méthodes appropriées sont décrites dans les normes ISO 917, BS 3122, DIN, NEN, etc."

2. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 4.3.4 ii)

Remplacer "BS 848, ISO 5801, AMCA 210-85, AMCA 210-07, DIN 24163, NFE 36101, NF X10.102, DIN 4796;" par "ISO 5801: 2008, AMCA 210-99, AMCA 210-07;"

3. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 8.3.1, avant-dernier alinéa

Supprimer "les cloisons internes et".

4. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 8.3.2

Modifier la définition de S_{caisse} pour lire comme suit:

" S_{caisse} est la moyenne géométrique de la surface de la caisse."

Annexe III

Projet de plan de travail pour 2014-2018

Activité 02.11: TRANSPORT DES 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 les évolutions techniques et écologiques 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 à la fin de 2015: Entrée en vigueur des amendements apportés aux annexes de l'ATP et parution du texte de synthèse de l'ATP en tant que publication des Nations Unies destinée à la vente.

b) Échange d'informations sur l'application de l'ATP en vertu de l'article 6.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016: Augmentation du nombre de réponses aux questionnaires sur l'application de l'ATP.

c) Suivi de l'avancée de l'élaboration de normes par le Comité européen de normalisation (CEN) en ce qui concerne les questions relevant de l'ATP.

Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016: Compréhension de l'incidence des nouvelles normes CEN sur l'ATP et des avantages qu'elles pourraient présenter pour celui-ci.

d) Examen des faits nouveaux concernant les nouveaux matériaux réfrigérants et isolants utilisés pour le transport de denrées périssables.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018: Contribution à l'échange de renseignements sur les moyens de réduire l'impact environnemental des engins ATP.

e) Examen des travaux de la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF.

Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016: Apporter un appui au travail fait par la sous-commission et tirer parti de l'examen préalable par celle-ci des propositions techniques soumises au WP.11.

- f) Mise à jour du Manuel ATP. Priorité: 1
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016: Mise à jour régulière du Manuel en vue de faciliter l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'ATP.
- g) Coopération avec l'Union européenne sur les questions relatives à l'ATP. Priorité: 2
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016: Établissement de contacts avec la Commission européenne dans les domaines ayant trait à l'ATP.
- h) Examen des activités relatives au transport des denrées périssables. Priorité: 2
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Utilisation de l'évaluation bisannuelle pour déterminer les domaines où il est nécessaire d'apporter des améliorations dans les travaux du WP.11.
- i) Promotion de l'ATP dans les pays qui ne sont pas encore Parties contractantes dans la région de la CEE et en dehors de celle-ci en vue de promouvoir la sécurité du commerce international des denrées périssables et de réduire les pertes de produits alimentaires dans les pays en développement dues à des conditions de transport inappropriées. Priorité: 2
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2016: Faire mieux connaître les avantages de l'ATP et attirer de nouvelles Parties contractantes.

Activités de durée limitée

- j) Examen de l'éventuelle introduction d'une définition des denrées périssables dans l'ATP. Priorité: 1
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Consensus sur la nécessité d'une telle définition.
- k) Examen de propositions d'amendement concernant les engins à compartiments et températures multiples. Priorité: 1
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Adoption d'une procédure d'essai et de marques d'identification pour les engins à compartiments et températures multiples en service.
- l) Révision de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP en vue de la rendre plus logique et plus claire. Priorité: 1
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018: Accord sur la révision de l'appendice 1 de l'annexe 1.
- m) Exclusion des caisses à rideaux latéraux de l'ATP. Priorité: 1
Résultats escomptés d'ici à la fin de 2014: Accord sur la nécessité d'interdire de tels engins et adoption de mesures transitoires en vue de leur élimination progressive.
- n) Discussions concernant les coefficients K indiqués dans l'ATP pour les engins en service et l'influence du vieillissement sur ces coefficients. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018: Consensus sur la possibilité d'un compromis entre les différents points de vue sur le sujet.

o) Examen de la possibilité de fusionner les annexes 2 et 3 de l'ATP et d'étendre la surveillance de la température de l'air au transport des denrées réfrigérées. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Consensus éventuel sur la proposition.

p) Examen de propositions relatives aux essais des engins et dispositifs, y compris les engins non autonomes en service, les engins utilisés à la fois pour la réfrigération et le chauffage et les dispositifs thermiques à gaz liquéfié. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Adoption des amendements à l'ATP.

q) Examen de la révision des températures des classes pour les engins ATP en tenant compte d'autres normes et règlements relatifs aux denrées. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Adoption éventuelle de nouvelles températures.

r) Étude des moyens de mesurer la surface extérieure des fourgons dans le but de normaliser la mesure de leur coefficient K. Priorité: 2

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2015: Adoption d'un amendement à l'ATP.

(s) Développement d'un ATP restructuré et mieux organisé qui est plus clair pour tous les utilisateurs. Priorité: 1

Résultats escomptés d'ici à la fin de 2018: Adoption d'un projet final de l'ATP restructuré.