



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.11/196
4 décembre 1997

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail du transport
des denrées périssables

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR
SA CINQUANTE-TROISIEME SESSION
(24-27 novembre 1997)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
PARTICIPATION	1
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR	2
ELECTION DU BUREAU	3

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE QUI SONT D'UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL	4 - 8
a) Commission économique pour l'Europe	4 - 6
b) Comité des transports intérieurs	7
c) Groupe de travail de la normalisation des produits périssables et de l'amélioration de la qualité (WP.7)	8
ACTIVITES D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLEMES INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL	9 - 12
a) Institut International du Froid (IIF)	9 - 10
b) Transfrigoroute International	11 - 12
MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)	13 - 15
a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord	13 - 14
b) Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP	15
AMENDEMENTS A L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP) QUI SONT ENTRES EN VIGUEUR	16 - 17
PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS A L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)	18 - 67
a) Procédure de révision de l'ATP	18 - 23
b) Paragraphes 32 à 42 de l'Appendice 2, Annexe 1 Actualisation des coefficients de sécurité	24 - 38

c)	Appendice 1 à l'Annexe 2 de l'ATP Contrôle des températures de l'air pour le transport des denrées surgelées	39 - 44
d)	Annexe 3 de l'ATP - Choix de l'équipement et des conditons de température pour le transport des denrées réfrigérées	45 - 50
e)	Paragraphe 2 d) de l'Appendice 1 de l'Annexe 1 Modalités de contrôle des engins d'une même série	51 - 57
f)	Appendice 4, Annexe 1 Définitions de la non-autonomie et de l'amovibilité d'un dispositif thermique	58 - 62
g)	Conditions de réagrément	63 - 67
	PROCEDURES D'AGREMENT DES VEHICULES A PLUSIEURS COMPARTIMENTS ET TEMPERATURES	68 - 78
	PORTEE DE L'ATP	79 - 88
	CAISSES VENDUES EN KIT	89 - 91
	PROCEDURES DE DETERMINATION DE L'EFFICACITE DES DISPOSITIFS REFRIGERANTS A ACCUMULATEURS EUTECTIQUES	92 - 93
	FLUIDES FRIGORIGNES	94 - 97
	STATISTIQUES DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES	98 - 100
	FACILITATION DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES	101 - 106
	PROCESSUS D'INTEGRATION EN EUROPE ET LEURS EVENTUELLES INCIDENCES SUR L'APPLICATION DE L'ATP ENTRE LES PARTIES A L'ACCORD	107 - 110
	QUESTIONS DIVERSES	111 - 118
	Article 6 de l'ATP	111 - 114
	Attestation de conformité	115 - 118
	PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1998-2002	119
	DATE DE LA PROCHAINE SESSION	120

ELECTION DU PROCHAIN BUREAU	121
ADOPTION DU RAPPORT	122

* * * * *

- Annexe 1 : Amendements adoptés à l'Article 18 de l'ATP
- Annexe 2 : Textes provisoirement adoptés
- Annexe 3 : Projet d'amendement de l'accord ATP concernant les procédures d'essai et d'homologation pour les véhicules à compartiments multiples et températures multiples
- Annexe 4 : Programme de travail pour 1998-2002

* * * * *

PARTICIPATION

1. Les Etats membres de la CEE/ONU ci-après étaient représentés : Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Suisse. La République d'Afrique du Sud était représentée en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission. La Commission de l'Union européenne était aussi représentée. L'Organisation gouvernementale l'Institut International du Froid (IIF), ainsi que les organisations non gouvernementales suivantes : Intercontainer-Interfrigo (ICF), International Air Transport Association (IATA) et Transfrigoroute International (TI) ont également participé à la réunion.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP.11/195) a été adopté.

ELECTION DU BUREAU

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

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

a) Commission économique pour l'Europe

Documents : ECE/1997/36, E/ECE/1346-7 et E/ECE/1354-55

4. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la cinquante-deuxième session de la Commission économique pour l'Europe et de la réforme des organes subsidiaires principaux contenue dans le plan d'action adopté par la Commission.

5. Le Groupe de travail a souhaité garder son statut actuel et a estimé qu'il n'était pas souhaitable de réduire la durée de sa session annuelle à moins de 4 jours.

6. Le Groupe de travail a été également informé des résultats de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement qui s'est tenue à Vienne du 10 au 17 novembre 1997.

b) Comité des transports intérieurs

Documents : ECE/TRANS/119

7. Le Groupe de travail s'est félicité que lors de sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs a adopté deux résolutions sur le transport des denrées périssables à savoir :

- Résolution No 244 : Transport de fruits et légumes frais,

- Résolution No 245 : Transport de denrées périssables par air/terre.
- c) **Groupe de travail de la normalisation des produits périssables et de l'amélioration de la qualité (WP.7)**

8. L'attention du Groupe de travail a été appelée sur la norme CEE/ONU pour les carcasses et les découpes de porc faisant l'objet d'un commerce international, recommandée par le Groupe de travail de la normalisation des produits périssables et de l'amélioration de la qualité. Cette norme (ECE/AGRI/135) définit les dispositions concernant les prescriptions de présentation et de température et stipule que le matériel utilisé pour le transport doit être adapté à la condition physique de la viande : par exemple, réfrigérée, congelée ou surgelée et être conforme aux prescriptions en vigueur dans le pays importateur. En outre, l'attention a été appelée sur les dispositions de l'ATP.

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

a) Institut international du Froid (IIF)

9. Le représentant de l'IIF a informé le Groupe de travail sur les principaux résultats de la réunion des stations d'essais qui s'est tenue à Cesena (Italie) du 12 au 13 mai 1997.
10. Le secrétariat du WP.11 a bénéficié de sa participation à cette réunion pour la coordination de ses travaux.

b) Transfrigoroute International

11. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le Groupe de travail de la diffusion auprès de ses groupements nationaux d'une enquête sur les procédures d'attribution et de renouvellement des agréments ATP.
12. Le Groupe de travail a souhaité connaître les résultats définitifs de cette enquête.

MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)

a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord

13. A ce jour, les Etats ci-après sont devenus parties à l'Accord : Allemagne; Autriche; Belgique; Bulgarie; Croatie; Danemark; Espagne; Etats-Unis d'Amérique; Fédération de Russie; Finlande; France; Grèce; Hongrie; Irlande; Italie; Kazakstan; Luxembourg; Maroc; Norvège; Pays-Bas; Pologne; Portugal; République tchèque; Royaume-Uni; Slovaquie; Slovénie; Suède; [Yougoslavie]. La Suisse a signé l'Accord mais ne l'a pas encore ratifié.

14. Le représentant de l'Afrique du Sud a déclaré que son pays a désigné le Ministère de l'Agriculture pour suivre l'adhésion à l'ATP et qu'une demande dans ce sens a été adressée au Dépositaire à New York.

b) Stations d'essai 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

Document: TRANS/WP.11/1997/2

15. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.11/1997/2 et a invité les délégations à actualiser les adresses concernant leurs pays respectifs.

AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP) QUI SONT ENTRES EN VIGUEUR

16. Le Groupe de travail a pris note de la Notification dépositaire C.N.309.1997.TREATIES-2 concernant les articles 5 et 10, ainsi que des amendements au paragraphe 1 de l'Annexe 1 et à l'Appendice 2 de l'Annexe 1.

17. Le Groupe de travail a été informé de l'entrée en vigueur, le 12 juillet 1997, de l'amendement, au paragraphe 5 de l'Annexe 1 (voir C.N.213.1996.TREATIES-3 et C.N.54.1997.TREATIES-1).

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS A L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)

a) Procédure de révision de l'ATP

18. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur le projet de révision de l'Article 18 de l'ATP, qui figure à l'Annexe 1 du document TRANS/WP.11/194.

19. Plusieurs intervenants ont estimé qu'il était urgent de moderniser la procédure de révision de l'ATP - à l'instar d'autres accords et conventions tel que l'ADR - afin qu'il puisse accompagner l'évolution technique mais aussi politique et économique.

20. Il a été confié à un petit groupe informel le soin d'étudier les textes laissés entre crochets.

21. Ce petit groupe a recommandé que le nombre de Parties contractantes pouvant empêcher l'entrée en vigueur des amendements aux annexes de l'Accord, soit supérieur ou égal à 3.

22. Le Groupe de travail a adopté cette proposition et a souhaité que le texte des amendements à l'Article 18 (voir annexe 1) ainsi adopté soit transmis par le secrétariat au Dépositaire afin qu'il puisse entrer en vigueur le plus rapidement possible.

23. Le Groupe de travail a également invité le secrétariat à diffuser sur Internet le texte des Notifications dépositaires pour que les Parties contractantes puissent accéder à ces textes dès que la Section des Traités à New York les aura établis.

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

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

24. Le représentant de Transfrigoroute International a rappelé l'historique de l'ATP qui a établi il y a une trentaine d'années environ des coefficients de sécurité dont les valeurs ont été, selon lui, dépassées par l'évolution des techniques et des matériaux utilisés.

25. Il a estimé que le coefficient de sécurité global requis n'est qu'un minimum fondé sur les valeurs moyennes visant à garantir le maintien de la température, par tout temps.

26. Le représentant de la France, se basant sur les résultats d'une expérimentation réalisée en 1984 entre la France et l'Italie, a conclu que le coefficient de 2,3 comme facteur multiplicatif était largement suffisant.

27. Il a ajouté que le choix de 2,5 pénaliserait les professionnels qui mettent en oeuvre le prérefroidissement de la caisse et ne permettrait pas d'agréer un certain nombre d'équipements dont le compresseur est entraîné par le moteur du véhicule, à la satisfaction des utilisateurs.

28. Le représentant de la France a souhaité que l'on s'en tienne à un coefficient de 2,2 bien que certains constructeurs préféreraient une valeur de 2,0 ou 1,75.

29. Les représentants de l'Irlande et des Pays-Bas ont invité à une grande prudence en attendant les études techniques assez approfondies qui détermineraient les conséquences des modifications proposées.

30. Le représentant du Royaume-Uni a dit que lors de ses contacts avec les deux plus grands fabricants sur les procédures d'agrément des véhicules à plusieurs compartiments, il avait eu l'impression qu'un coefficient de sécurité élevé était nécessaire.

31. Il a estimé que si l'ATP a bien fonctionné avec la valeur de 1,75 c'est parce qu'il y avait des véhicules à compartiment unique alors que maintenant les coefficients d'efficacité de l'isolation ne sont plus les mêmes; l'efficacité avec les cloisons amovibles peut dépasser la valeur de 2 et les fabricants ont tendance à augmenter leurs puissances avec l'utilisation de nouveaux fluides frigorigènes.

32. Le représentant de l'IIF a noté que certains pays sont préoccupés par l'impact de l'augmentation des coefficients de sécurité sur le niveau d'utilisation de l'énergie surtout qu'il y a un projet d'étiquetage environnemental des engins de transport.

33. Le représentant de la Fédération de Russie a dit que la fabrication des engins de transport

prévoit volontairement de bonnes marges et qu'il faudrait penser aux conséquences économiques et aussi prévoir des périodes transitoires pour que les moyens de transport actuels ne se trouvent pas tout à coup obsolètes.

34. Le représentant de Transfrigoroute International a déclaré qu'il préfère une valeur de 2,5 mais qu'il pourrait à la limite accepter 2,2 en tant que compromis bien que pour les conteneurs maritimes à température dirigée, la valeur du coefficient est toujours supérieure à 2.

35. Le représentant de l'Italie a souligné que le paragraphe 49 se réfère sans aucune ambiguïté au paragraphe 41 du même appendice.

36. Le représentant de la France a offert de préparer un amendement qui clarifierait l'interprétation du paragraphe 41 de l'Appendice 2 de l'Annexe 1 qui ne doit s'appliquer qu'aux engins neufs alors que l'Italie l'applique pour les engins en service.

37. Le représentant de l'Allemagne, appuyé par le représentant de la Fédération de Russie, a proposé de former un groupe de travail, avec la participation du secrétariat, qui examinera tous les aspects de cette question et proposera à la prochaine session des valeurs adéquates pour ces coefficients.

38. Sur proposition du Président, le Groupe de travail a décidé de soumettre ce sujet à la prochaine session de la Sous-Commission des stations d'essais qui se tiendra en mars 1998, à Cambridge (Royaume-Uni).

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

39. Le Groupe de travail a pris note du projet de norme européenne (CEN) WI 141-010 sur les "Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées, surgelées et des crèmes glacées - Essais, performance, aptitude à l'emploi".

40. Ce projet de norme est la version qui a été soumise en 1996 à l'avis (enquête de six mois) des experts des différentes instances nationales de normalisation de la Communauté européenne. Une nouvelle version tenant compte des avis exprimés sera envoyée durant le 1er trimestre 1998 pour adoption par le CEN.

41. Le représentant du Royaume-Uni a dit que l'emplacement de la sonde devrait rester facultatif.

42. Le représentant de la Fédération de Russie a estimé que l'établissement des enregistreurs de températures devrait être facultatif et que le transport ferroviaire ne devrait pas être responsable pour l'enregistrement automatique des températures dans les wagons.

43. Le représentant de Transfrigoroute International a rappelé que son organisation a élaboré depuis quelques années une Fiche technique CT11, révisée tous les 3 ans, qui donne tous les détails

sur l'emplacement de la sonde et lui semble plus appropriée.

44. Le Groupe de travail a décidé d'attendre l'adoption définitive de cette norme CEN et voir dans quelle mesure il serait pertinent de s'y référer.

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

45. Le Groupe de travail a été informé que le projet d'Annexe 3 n'a pu entrer en vigueur suite à une objection présentée par la Finlande (voir C.N.54.1997.TREATIES-1).

46. Le représentant de la Finlande a dit que cette objection a pour origine une mauvaise interprétation de la législation relative à l'hygiène du lait.

47. Il a informé le Groupe de travail que le Ministère des affaires étrangères de son pays a déjà été saisi du retrait des objections à cette annexe.

48. Le secrétariat a rappelé que le Service des traités avait répondu, par le passé, dans un cas similaire que "l'Article 18 (de l'ATP) ne prévoit pas l'éventualité de l'entrée en vigueur des amendements au cas où les objections formulées à leur égard seraient retirées".

49. Il sera vérifié avec le Service des traités si le retrait des objections peut être considéré équivalent à une acceptation des amendements originaux dans le sens du paragraphe 5 de l'Article 18, en vue d'accélérer l'entrée en vigueur de l'Annexe 3.

50. Le Groupe de travail a décidé d'aligner la version anglaise sur la version française pour la rédaction des textes.

e) Paragraphe 2 d) de l'Appendice 1 de l'Annexe 1 - Modalités de contrôle des engins d'une même série

Document : TRANS/WP.11/1997/1

51. Le représentant de la France a expliqué que sa proposition vise à tenir compte de l'évolution dans la production des engins de transports de denrées périssables où il peut y avoir plus d'un millier d'unités en 6 ans alors qu'auparavant ce nombre était plus réduit. D'autre part, la certification sur la base de l'ISO 9000 (assurance qualité du constructeur) implique souvent des productions en grand nombre; ce qui fait que le nombre de 100 unités n'est plus raisonnable.

52. Le représentant du Royaume-Uni a dit que son pays a toujours appliqué les dispositions actuelles de l'ATP sans que cela ne pose de problème.

53. Il a estimé que dans la version originale de l'ATP; cette procédure de série serait plus claire et ne poserait pas de problème dans les pays où il n'y a pas de gros constructeurs.

54. Le représentant de la France a noté que le paragraphe 2 d) stipule que "l'autorité compétente déterminera le pourcentage d'essais à effectuer" sans préciser si c'est l'autorité

compétente du pays de fabrication ou celle du pays d'immatriculation. Cette situation poserait différents problèmes aux industriels qui ont des systèmes d'assurance qualité mais également aux autorités compétentes qui se trouvent confrontées à diverses interprétations entraînant des concurrences déloyales. Ce qui justifierait de préciser que c'est de l'autorité compétente du pays de fabrication qu'il s'agit.

55. Le représentant de la Fédération de Russie a fait remarquer que cela poserait problème dans le cas où le pays de fabrication n'est pas partie à l'ATP.

56. Le représentant de la Belgique a souligné qu'il existe d'autres paragraphes de l'ATP où la situation est analogue et qu'il faudrait chercher une cohérence entre les textes.

57. Le Groupe de travail a décidé, sur proposition du Président et des représentants de la France et de l'Italie d'adopter provisoirement un amendement au 2 b) qui tiendrait compte des problèmes soulevés (voir annexe 2) et de revenir à cette question lors de sa prochaine session.

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

Documents : TRANS/WP.11/R.67, TRANS/WP.11/1997/1

58. Le Président a dit qu'il comprend le marquage "X" comme étant un marquage d'avertissement.

59. Le représentant de la France a répondu qu'il s'agit plutôt d'une information plus particulièrement destinée à ceux qui ne maîtrisent pas la notion d'amovibilité et qu'elle ne comporte aucune connotation de méfiance à l'égard du matériel utilisé. Cette information serait également utile pour les administrations de contrôle qui comprendraient mieux pourquoi un véhicule à l'arrêt pourrait être autorisé à faire fonctionner son moteur et les implications de l'ouverture d'un compartiment sur les autres compartiments du véhicule.

60. Le représentant de la Belgique s'est demandé s'il ne fallait pas songer à résoudre ces interrogations par la formation, notamment celle des conducteurs.

61. Après un long débat sur la question, il s'est dégagé un consensus sur la nécessité d'avoir le marquage "X" en particulier dans le cas des groupes entraînés par le moteur du véhicule. Il serait prématuré de le prévoir pour les véhicules à multi-compartiments.

62. La proposition de la France telle que modifiée par le Groupe de travail figure en annexe 2 et la question est maintenue à l'ordre du jour de la prochaine session.

g) Conditions de réagrément

63. Le Groupe de travail a déjà soulevé le problème de l'harmonisation entre les pays concernant les conditions de réagrément des engins.

64. Le Président a souligné qu'il y avait un intérêt particulier pour ce qui est de la date de

validité des certificats de réagrément délivrés pour les engins se présentant tardivement pour obtenir ce réagrément.

65. Seul le représentant de la France a déjà répondu à la requête concernant la pratique de son pays à cet égard.

66. Le Groupe de travail a invité les Pays membres à fournir des informations sur les pratiques nationales respectives et a demandé au secrétariat de diffuser le questionnaire préparé par Transfrigoroute International auprès des autorités compétentes de l'ATP.

67. Le représentant de Transfrigoroute International a dit qu'il fournira ce questionnaire au secrétariat pour qu'il prépare un document sur l'ensemble des pays ATP pour la prochaine session.

PROCÉDURES D'AGRÉMENT DES VÉHICULES À PLUSIEURS COMPARTIMENTS ET TEMPÉRATURES

Document : TRANS/WP.11/R.62

68. Le représentant du Royaume-Uni a présenté dans un document informel une synthèse des informations sur les essais à températures multiples.

69. Il a clairement exposé l'historique de la question et expliqué le système de fonctionnement des véhicules à plusieurs compartiments tout en précisant les propositions des principaux fabricants et la position de Transfrigoroute International.

70. Parmi les deux variantes proposées par les deux principaux constructeurs, il a estimé qu'il serait préférable de choisir celle qui est la plus simple, la plus pratique et la plus susceptible de réduire les coûts plutôt que à celle qui semble englober tous les paramètres et parfaite sur papier seulement.

71. Le représentant de l'Allemagne a proposé que l'essai à températures multiples s'appliquerait à une unité de chaque type; en s'assurant que l'unité testée et le type correspondant aient le même nombre de compartiments, les mêmes proportions et la même configuration.

72. Le représentant de Transfrigoroute International a appuyé cette proposition qui serait très bonne du point de vue technique.

73. Le représentant de l'Institut International du Froid (IIF) a indiqué que la Sous-Commission des stations d'essais, lors de sa dernière réunion à Cesena (Italie) a proposé que les autorités s'assurent que l'équipement choisi dans chaque compartiment satisfasse aux prescriptions de températures contenues dans les Annexes 2 et 3 de l'ATP. Et que d'autres règles pourront être établies en fonction de l'usage.

74. Il a ajouté que depuis lors, il y a eu l'excellente proposition du Royaume-Uni et qu'il serait préférable d'attendre les résultats de la discussion qui aura lieu à la prochaine session de la Sous-Commission des stations d'essai (à Cambridge).

75. Le représentant de la France a indiqué que les constructeurs de groupes frigorifiques à “plusieurs températures” viennent de convenir d’une version 7 pour décrire l’essai de ce type de groupes, et qu’un essai calorifique (non obligatoire) sera ajouté. Une version 8 de ce document sera soumise à l’avis de la prochaine session de la Sous-Commission des stations d’essais.
76. Le Groupe de travail a adopté le principe des textes proposés par le Royaume-Uni pour les paragraphes 61 à 69 (voir annexe 3); les détails devant être finalisés ultérieurement.
77. Il a décidé que les prochaines propositions relatives à cette question devraient être faites par rapport à ces paragraphes.
78. Le Groupe de travail a souhaité que la prochaine réunion des stations d’essais permette d’avancer vers une solution.

PORTÉE DE L’ATP

Document : TRANS/WP.11/1997/3

79. Le représentant du Royaume-Uni a présenté le document (TRANS/WP.11/1997/3) soumis par son pays ainsi que par l’Afrique du Sud, l’Allemagne et les Pays-Bas.
80. Il a donné un exposé détaillé sur le mûrissement des fruits, le traitement des bananes avant expédition, l’expédition des bananes vertes, leur mûrissement, le traitement des agrumes, la température optimale de stockage et de transport de différents types d’agrumes.
81. Le représentant du Royaume-Uni a conclu que le principal problème pour la banane avant la maturité et à maturité est celui des lésions dues à la réfrigération qui sont fonction de la durée et de la température d’exposition. Et que pour les agrumes, les températures appliquées sont fonction du type de fruits, de la variété, du lieu de production etc.; ce qui rend impossible la définition d’une température unique pour tous les agrumes ou même pour un seul type d’agrumes.
82. Le représentant du Royaume-Uni a estimé que toute modification du champ d’application de l’ATP pour incorporer les fruits frais signifierait non seulement une modification considérable de l’Accord quant aux dispositions applicables aux équipements mais aurait aussi des incidences économiques graves pour le commerce mondial caractérisé par des volumes considérables, alors que les transports commerciaux assurent déjà une conservation adéquate de la qualité des fruits.
83. Le représentant de la Fédération de Russie a dit que le document du Royaume-Uni était d’une grande qualité mais qu’il ne partage pas sa conclusion quant à l’impossibilité d’inclure dans l’ATP quelques dispositions sur les fruits et légumes frais.
84. Il a indiqué que dans son pays on importe des fruits et des légumes frais dans des wagons frigorifiques à différents régimes de températures.
85. Il a déclaré qu’il faudrait soit changer le titre de l’ATP pour dire que c’est un accord sur les denrées périssables excepté les fruits et les légumes frais, soit laisser la question ouverte et réfléchir davantage sur la définition d’un régime de transport pour ne serait-ce qu’un ou deux

produits, des fruits et des légumes frais.

86. Le Président a invité le représentant de la Fédération de Russie à soumettre dans ce sens, à la prochaine session du Groupe de travail, une proposition officielle concrète.

87. Le représentant de la France a fait part de son désaccord sur une partie des conclusions du document TRANS/WP.11/1997/3, tout en reconnaissant la qualité de ce document.

88. Le représentant de la Fédération de Russie a attiré l'attention sur la résolution No 244 du Comité des transports intérieurs et a promis d'élaborer une proposition sur le transport des fruits et légumes frais pour la prochaine session du Groupe de travail.

CAISSES VENDUES EN KIT

89. Le représentant de Transfrigoroute International a présenté un document informel sur la coresponsabilité du fabricant d'éléments de caisses vendues en kit du fait que sa livraison doit correspondre au modèle homologué selon l'ATP.

90. Il a précisé qu'il serait nécessaire d'adopter une attestation garantissant que la caisse a été réalisée conformément aux directives du carrossier et d'ajouter un texte nouveau, à la fin du paragraphe 2 a) de l'Appendice 1, de l'Annexe 1, qui soumet les kits aux mêmes essais que les engins neufs et à l'agrément du pays d'immatriculation.

91. Le Groupe de travail a décidé de faire de la proposition de Transfrigoroute un document officiel pour la prochaine session.

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

92. Le représentant de l'IFF a informé le Groupe de travail que quatre stations ont participé à des essais sur véhicules eutectiques en utilisant diverses méthodes et que l'on peut déjà en conclure que l'essai doit s'étaler sur au moins 24 heures et que de nouveaux essais doivent être réalisés pour clarifier certains points.

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

FLUIDES FRIGORIGÈNES

94. Le représentant de l'Institut International du Froid (IIF) a indiqué que l'IIF, à travers ses Commissions B1 et B2, a été impliqué dans le remplacement des CFC (et HCFC) au niveau régional, national et mondial, en particulier par l'aide à la mise au point des choix nécessaires et par la diffusion de l'information.

95. Il a offert la collaboration de l'IIF pour résoudre les problèmes spécifiques du transport et informé le Groupe de travail que la Suède est très avancée dans l'interdiction de l'utilisation des HCFC.

96. Le représentant de Transfrigoroute international a souligné les problèmes auxquels font face les constructeurs suite aux nouvelles législations sur les fluides frigorigènes.

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

STATISTIQUES DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES

Documents : TRANS/WP.6/1997/20; TRANS/WP.6/R.86; TRANS/WP.6/75;
TRANS/WP.6/R.54

98. A sa cinquante-deuxième session, le Groupe de travail avait examiné les résultats du questionnaire pilote concernant le matériel utilisé pour le transport des denrées périssables adressé par le secrétariat à une série d'agents de coordination de l'ATP, à la demande du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) (TRANS/WP.6/R.86). Le Groupe de travail avait réitéré son intérêt en faveur de la poursuite de la collecte de ce type d'information, car il estime important de suivre l'évolution du marché. Toutefois, comme le questionnaire semblait contenir certaines ambiguïtés, le WP.11 avait demandé au secrétariat de contacter à nouveau les agents de coordination de l'ATP en vue, cette fois, de revoir le questionnaire et de faire rapport à ce sujet aux deux groupes de travail.

99. Après un examen détaillé, le Groupe de travail a décidé de demander au WP.6 de rediffuser le questionnaire aux agents de coordination de l'ATP, à partir d'une liste actualisée. Le questionnaire devrait rester sous sa forme originale mais en ajoutant une catégorie supplémentaire à la page 6, comme proposé par la France. En outre, il serait précisé que les pays ne devaient fournir de statistiques que pour les véhicules en service homologués par l'ATP à la date du questionnaire.

100. A sa prochaine session, le Groupe de travail examinerait les réponses au questionnaire révisé en vue de demander au WP.6 d'incorporer ces données dans la collecte régulière de statistiques des transports effectuée chaque année.

FACILITATION DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES

Documents : TRANS/WP.11/1997/4, ECE/TRANS/55

101. Le représentant de Transfrigoroute International a proposé un projet de résolution concernant les difficultés rencontrées lors des franchissements de certaines frontières de l'Europe orientale.

102. Le Groupe de travail a regretté l'existence de telles difficultés et a estimé que pour le moment il faudrait s'en tenir à la Résolution No 243 sur l'amélioration de la circulation des engins agréés ATP pour le transport des denrées relevant de l'ATP, adoptée par le Comité des transports intérieurs, le 21 janvier 1994.

103. Le secrétariat a attiré l'attention du Groupe de travail sur la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (ECE/TRANS/55), élaborée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe, à Genève, en date du 21 octobre 1982.

104. Cette convention est entrée en vigueur le 15 octobre 1985 et compte plusieurs parties contractantes en Europe centrale et orientale notamment l'Arménie, le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'Estonie, la Fédération de Russie, la Hongrie, la Lituanie, l'Ouzbékistan, la Pologne, la Slovaquie, la Slovénie, la Tchéquie et la Yougoslavie.

105. Elle pourrait intéresser les opérateurs des transports de denrées périssables en particulier quant à ses dispositions relatives au transit, à l'harmonisation des contrôles douaniers et des autres contrôles, à l'inspection vétérinaire ainsi qu'au contrôle de la qualité.

106. Après un échange de vues sur la question, le Groupe de travail a décidé d'élaborer un projet d'annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation qui sera examiné lors de la prochaine session; annexe dédiée au transport des denrées périssables.

PROCESSUS D'INTÉGRATION EN EUROPE ET LEURS ÉVENTUELLES INCIDENCES SUR L'APPLICATION DE L'ATP ENTRE LES PARTIES À L'ACCORD

107. Lors de la dernière séance du Groupe de travail, le représentant de la Commission de l'Union européenne (DGVII) avait indiqué qu'il était possible soit de reprendre l'Annexe 1 de l'ATP dans une directive, soit de demander au Groupe de travail de la construction des véhicules (WP.29) d'élaborer une norme correspondante à l'ATP.

108. Le représentant de la Commission de l'Union européenne (DGIII) a informé le Groupe de travail d'un projet de directive sur l'homologation type qui se base sur l'Annexe 1 de l'ATP sans reprendre toutes les dispositions relatives aux procédures d'essais.

109. Il a en outre expliqué que d'autres directives de la Commission sont également concernées par l'ATP notamment la DGVII pour ce qui est du transport, la DGVI pour les prescriptions sur les températures des produits et les conditions d'hygiène et la DGXXIV pour la sécurité alimentaire.

110. A la question de savoir si la Commission reprendra l'ATP dans le cadre d'une directive-cadre applicable au sein de l'Union européenne, à l'instar de la Directive pour l'ADR, le représentant de la Commission a répondu que cette directive pour l'ADR a été prise à la demande des Etats membres de l'Union et que la procédure devrait être identique pour l'adoption d'une directive-cadre relative à l'ATP.

QUESTIONS DIVERSES

Article 6 de l'ATP

111. Le représentant de l'Allemagne a noté que le paragraphe 1 de l'Article 6 de l'ATP stipule que "Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour faire assurer le respect du présent Accord" alors que le paragraphe 2 du même article prévoit que les administrations doivent s'informer mutuellement des infractions constatées et des sanctions prises.

112. Il a invité le Groupe de travail à se prononcer sur les dispositions de cet article et les problèmes que cela soulève.

113. Le représentant de la France a indiqué que son pays informe toutes les Parties contractantes des infractions de non-conformité constatées lors des contrôles mais qu'il sera peut-être utile de fournir à l'avenir, un rapport entre le nombre d'infractions et le nombre de véhicules contrôlés.

114. Le Groupe de travail a confié à un petit groupe composé des représentants de l'Allemagne, du Danemark et de la France le soin d'étudier cette question et d'élaborer un document sur la procédure d'échanges d'informations entre les Parties en vertu de l'Article 6, et éventuellement un projet de questionnaire sur le sujet.

Attestation de conformité

115. A la demande d'une Partie à l'Accord, le secrétaire a attiré l'attention du Groupe de travail sur le fait que le manque de précision dans la définition de "l'engin" peut amener certains Etats Parties à se demander si les caisses indépendantes non incorporées aux véhicules peuvent être considérées comme étant des engins ATP et qu'il serait donc souhaitable que le Groupe de travail définisse clairement la notion d'engin au sens de l'ATP.

116. D'autre part, il se pose aussi le problème de l'interprétation du "Numéro d'identification" prévu à l'Appendice 3 de l'Annexe 1, surtout dans le cas des attestations provisoires où les véhicules ne sont pas encore immatriculés.

117. Le Groupe de travail a estimé que la caisse isotherme équipée ou non de groupe est un engin au sens de l'ATP et que les plaques d'identification de la caisse isotherme et du groupe frigorifique sont définies, sans ambiguïté au paragraphe 6 de l'Appendice 1, Annexe 1 de l'ATP. Et la plaque d'attestation de conformité ATP est définie au paragraphe B de l'Appendice 3, Annexe 1, de l'ATP; le point c) de ce paragraphe précise qu'il y a lieu d'indiquer le numéro "individuel" de l'engin.

118. D'autre part, le Groupe de travail a été d'avis qu'en règle générale le numéro d'identification est celui qui est spécifique à la caisse isotherme pour les raisons suivantes :

- le dispositif thermique seul ne peut pas obtenir de certificat de conformité ATP. Seule la caisse (équipée ou non d'un dispositif thermique) peut obtenir un certificat ATP; et
- la caisse peut changer de châssis ou de numéro d'immatriculation durant sa période d'utilisation. Donc le numéro de châssis ou d'immatriculation ne constitue pas une référence fiable dans le temps.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1998-2002

119. Le Groupe de travail a adopté son projet de programme de travail pour 1998-2002, en tenant compte des directives sur la présentation des activités du programme de travail, telles que définies par la cinquante-neuvième session du Comité des transports intérieurs (voir annexe 4).

DATE DE LA PROCHAINE SESSION

120. Le Groupe de travail a été informé que la date de sa cinquante-quatrième session a été provisoirement fixée du 2 au 5 novembre 1998.

ELECTION DU PROCHAIN BUREAU

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

ADOPTION DU RAPPORT

122. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cinquante-troisième session ainsi que ses annexes.

* * * * *

Annexe 1

Amendements adoptés à l'Article 18 de l'ATP

1. (inchangé)

"2. A compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général :

- a) soit, dans un délai de six mois, qu'elle a une objection à l'amendement proposé;
- b) soit, dans un délai de trois mois que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son pays."

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

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

"Si le nombre d'objections formulées au projet d'amendement portant sur les annexes du texte dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article est supérieur ou égal à 3, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet."

"5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement portant sur les articles des chapitres I à IV dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article ou si le nombre d'objections formulées au projet d'amendement portant sur les annexes du texte dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article est inférieur à 3, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante :"

"6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté."

7. (inchangé).

8. (inchangé)

* * * * *

Annexe 2

Textes provisoirement adoptés

1. Proposition d'amendement présentée par le Danemark, la France et l'Italie pour le paragraphe 2 de l'Appendice 1, Annexe 1 de l'ATP.

Supprimer le paragraphe 2 d) actuel et ajouter ce qui suit à la fin du paragraphe 2 b):
“[Ces vérifications seront réalisées par l'autorité compétente du pays constructeur selon les modalités du paragraphe 26 de l'appendice 2 de l'annexe 1. Durant la période de validité (de 6 ans) des certificats d'agrément de type, la fréquence de ces vérifications pourra tenir compte des systèmes d'assurance qualité (ISO 9000, EAQF, etc...) mis en service par le constructeur.]”

2. Proposition d'amendement présentée par la France telle que modifiée:

“[L'avant-dernier paragraphe de l'appendice 4 de l'annexe 1 de l'ATP, est modifié comme suit :

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

- 1 - POUR UN ENGIN RÉFRIGÉRANT :

Lorsque les plaques eutectiques doivent être placées dans une autre enceinte pour être congelées. Ce dispositif caractérise un système “**amovible**”.

- 2 - POUR UN ENGIN FRIGORIFIQUE :

2-1 Lorsque le moteur d'entraînement du compresseur est celui du véhicule,

2-2 Lorsque le groupe frigorifique lui-même ou lorsque son moteur électrique (unique) est amovible.]”

* * * * *

Annexe 3

Projet d'amendement de l'accord ATP concernant les procédures d'essai et d'homologation pour les véhicules à compartiments et températures multiples

E. Procédures d'essai pour les véhicules à compartiments et températures multiples

61. Les essais peuvent être effectués :

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

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

62. Coefficient k

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

63. Cloisons

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

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

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

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

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

64. Essai des groupes frigorifiques mécaniques à températures multiples

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

La mesure de la puissance frigorifique de réfrigération est minimisée au niveau égal à celui des résultats des essais aux conditions + 30/-20 °C et + 30/0 °C. On obtient par intrapolation + 30/-10 °C et les constructeurs de groupes frigorifiques ont convenu d'accepter +30/+12 °C comme équivalant à + 30/0 °C à des fins d'adaptation du fonctionnement des évaporateurs/compartiments.

Dans les deux conditions indiquées ci-dessus, la puissance frigorifique nominale du condenseur alimentant deux évaporateurs de grande taille doit en premier lieu être mesurée. En second lieu, la puissance frigorifique de chaque évaporateur possible destiné à être utilisé conjointement avec le condenseur mais fonctionnant séparément doit être mesurée. Les mesures de la puissance frigorifique sont effectuées suivant les procédures décrites aux paragraphes 53 à 59 du présent appendice.

65. Débit d'air des évaporateurs

Le débit volumique et la vitesse moyenne d'air des ventilateurs de chaque évaporateur doivent être mesurés en utilisant une méthode reconnue internationalement (telle que BS 848, ANSI/AMCA 210-85, etc.)

66. Rapport des essais

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

67. Calculs et certification

En utilisant le rapport des essais (Modèle 11), des calculs sont effectués pour s'assurer que la puissance frigorifique nominale mesurée du groupe à +30/-20 °C est au moins égale à 2,5 fois les pertes thermiques à travers les parois latérales, le plancher, la cloison avant, le toit et les portes du véhicule lorsqu'il fonctionne à une température intérieure de -20 °C, avec une température extérieure de + 30 °C. Des calculs similaires doivent être effectués pour les conditions + 30/-10 °C et + 30/0 °C.

Deuxièmement, un pourcentage de 85 % de la puissance frigorifique mesurée de chaque évaporateur fonctionnant en mode seul à + 30/-20 °C doit être au moins égal à 2,5 fois les pertes thermiques calculées à travers les parois latérales, le plancher, les cloisons/portes et le toit du compartiment dans lequel fonctionne l'évaporateur. Il doit en être de même pour les conditions + 30/-10 °C et +30/0 °C.

Troisièmement, le débit volumique mesuré de l'évaporateur en m³/h divisé par le volume maximal du compartiment dans lequel fonctionne l'évaporateur doit être au moins de 60 (coefficient d'air par heure).

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

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

L'essai de ce type d'équipement ne peut être effectué que sur un véhicule complet.

Le coefficient k du véhicule complet doit être mesuré.

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

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

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

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

Un rapport des essais (Modèle 11) indiquant les résultats est produit.

En utilisant ce rapport, les calculs doivent montrer que la puissance frigorifique du groupe frigorifique complet est au moins égale à 2,5 fois les pertes thermiques à travers le plancher, le toit, les parois latérales, la cloison avant et les portes arrière du véhicule complet aux conditions + 30/-20 °C et + 30/0 °C.

De même, pour le compartiment à haute température dans sa dimension maximale, le rapport des essais indique l'effet frigorifique maximal disponible. Lorsqu'il est calculé, cet effet doit être au moins égal à 2,5 fois les pertes thermiques de ce compartiment aux conditions + 30/-20 °C, + 30/- 10 °C ou +30/0 °C.

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

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

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

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

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

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

* * * * *

Annexe 4

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1998-2002

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1998-2002

ACTIVITE 02.10 : TRANSPORT DE DENREES PERISSABLES

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 en vue d'accompagner les développements technologiques en tenant compte des normes de sécurité et de qualité.

Travail à faire :

- a) Examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour. (Projet permanent)
 - b) Examen des définitions et des normes (de l'annexe 1) applicables au transport des denrées périssables à la suite du Protocole de Montréal pour tenir compte de nouveaux fluides frigorigènes et de matériaux isolants. (Projet permanent)
 - c) Etude de l'homologation des caisses vendues en kit pour déterminer qui est juridiquement responsable des kits. (1998)
 - d) Processus d'intégration en Europe et étude du transport transfrontière à courte distance des denrées périssables en liaison avec l'ATP. (1998)
 - e) Suivi de la résolution No 243 sur "L'amélioration de la circulation des engins ATP pour le transport des denrées relevant de l'ATP", pour une meilleure facilitation. (Projet permanent)
 - f) Examen de propositions d'amendements concernant les méthodes d'essai et des procédures d'agrément pour les engins à plusieurs compartiments, afin de tenir compte de l'évolution technologique. (1998)
 - g) Examen des méthodes mises au point par la Sous-Commission des stations d'essai de l'IIF. (Projet permanent)
 - h) Examen des propositions sur les conditions de transport des fruits et légumes frais. (1998)
 - i) Echange d'informations sur l'application de l'ATP en vertu de l'Article 6. (Projet permanent)
-