



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

Genève, 25-28 octobre 2022

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP :**Propositions en suspens****Amendement à l'appendice 4 de l'annexe 1****Communication du Gouvernement du Royaume-Uni****Révision****Introduction**

1. Une proposition conjointe de la France et de l'Allemagne (ECE/TRANS/WP.11/2017/6 et INF.13) a été adoptée à la soixante-treizième session du WP.11. Cette proposition visait à modifier les appendices 2 et 4 de l'annexe 1.
2. Dans les prescriptions relatives à la mesure de la puissance frigorifique des engins à compartiments multiples à températures multiples figurant dans les paragraphes 7.2.2 à 7.2.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1, il est indiqué que chaque évaporateur doit être essayé à une température de -20 °C ; par conséquent, tous les systèmes de réfrigération des engins à compartiments multiples à températures multiples relèvent de la classe C telle que définie dans le paragraphe 3 de l'annexe 1.
3. Le Royaume-Uni propose d'apporter une modification à l'appendice 4 de l'annexe 1 concernant les marques d'identification (étiquettes adhésives) à apposer sur les engins à compartiments multiples.
4. La marque d'identification FRC ou BRC doit être apposée sur tous les compartiments, car la caisse doit être un engin isotherme renforcé (R), et tous les dispositifs doivent appartenir à la classe C afin de répondre aux prescriptions concernant les essais à températures multiples des paragraphes 7.2.2 à 7.2.4.
5. À la session du WP.11 tenue en octobre de l'année dernière, il a été constaté que la terminologie utilisée pour désigner les engins à compartiments multiples à températures multiples n'était pas la même dans les versions anglaise et française. Il faudrait régler cette question avant d'envisager des amendements à l'ATP sur ce sujet.
6. Une solution a été trouvée, espère-t-on, à la réunion de la Sous-Commission CERTE tenue en avril 2022, et présentée sous la forme d'une proposition révisée en anglais et en français à la soixante-dix-huitième session du WP.11. Cette proposition n'a pas été adoptée mais est soumise de nouveau afin de mieux expliquer les divergences constatées.



Amendement proposé

7. Il est proposé de modifier le texte comme suit :

Texte original

~~« Dans le cas d'un engin à compartiments multiples divisé en deux compartiments, le marquage apposé sur l'engin est composé des marques d'identification de chaque compartiment (par exemple : FRC FRA) en commençant par le compartiment situé sur la partie avant ou sur la gauche de l'engin ;~~

~~Dans le cas de tout autre engin à températures multiples, la marque d'identification ne doit être choisie que pour selon la classe ATP la plus élevée, c'est-à-dire la classe permettant la plus grande différence entre la température intérieure et la température extérieure, et doit être complétée par la lettre M (par exemple : FRC-M ou BRC-M).~~

~~Ce marquage est obligatoire pour tous les engins fabriqués après le 1^{er} octobre 2020. ».~~

8. Le nouveau texte se lit comme suit :

« Dans le cas d'un engin à compartiments multiples à températures multiples, la marque d'identification doit être choisie selon la classe ATP la plus élevée, c'est-à-dire la classe permettant la plus grande différence entre la température intérieure et la température extérieure, et doit être complétée par la lettre M (par exemple : FRC-M ou BRI-M).

Ce marquage est obligatoire pour tous les engins fabriqués après le 1^{er} octobre 2023. ».

Incidences

9. Cette modification permettrait une simplification des étiquettes adhésives, une baisse des coûts, dans la mesure où moins d'étiquettes seraient nécessaires, et une réduction de l'utilisation du plastique.
