



Conseil économique et social

Distr. générale
6 décembre 2023
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Quatre-vingtième session

Rapport du Groupe de travail du transport des denrées périssables sur sa quatre-vingtième session

tenue à Genève du 24 au 27 octobre 2023



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	4
III. Activités des organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	5–22	4
A. Comité des transports intérieurs.....	5–11	4
1. Élaboration de la stratégie du CTI pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs.....	8–9	4
2. Stratégie du CTI pour l'atténuation des changements climatiques : projet de contribution	10	5
3. Informations recommandées pour l'examen des groupes de travail du CTI	11	5
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles	12–14	5
C. Organisations de normalisation	15–22	6
Normes EN.....	16–18	6
Normes ISO.....	19	7
Autres activités de normalisation intéressant le WP.11.....	20	7
Comité technique ISO/TC 315 (Logistique de la chaîne du froid).....	21–22	7
IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de questions intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	23–28	8
A. Institut international du froid (IIF).....	23–25	8
B. Transfrigoroute International	26–28	8
V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)	29–44	8
A. État de l'Accord.....	29	8
B. État des amendements.....	30–31	9
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP	32–33	9
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	34–36	9
E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP.....	37–40	9
F. Interprétation de l'ATP.....	41–44	10
VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	45–73	11
A. Propositions en suspens	45–53	11
1. Propositions d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1	45–47	11
2. Définition de l'autonomie d'un engin	48	11
3. Classement d'un engin alimenté par une source d'énergie électrique....	49–50	11
4. Résultats de la réunion de la sous-commission du transport frigorigène de l'IIF (questions en suspens).....	51–53	11
B. Nouvelles propositions	54–73	12
1. Proposition d'amendement au paragraphe 6.2.2	54–55	12

2.	Proposition de liste des principaux composants et de leurs caractéristiques essentielles.....	56	12
3.	Prescriptions relatives à l'installation de groupes frigorifiques sur les engins	57–58	12
4.	Vérification périodique des enregistreurs de température	59	12
5.	Groupes frigorifiques entraînés par le déplacement du véhicule.....	60–61	12
6.	Amendements au paragraphe 1 de l'annexe 1 et à l'appendice 4 de l'annexe 1	62–63	13
7.	Propositions d'amendements.....	64	13
8.	Correction à l'article 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 concernant les versions anglaise et russe de l'ATP	65	13
9.	Proposition de modification des contrôles en service prescrits pour les engins calorifiques et les engins frigorifiques et calorifiques (par. 6.3 et 6.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP)	66	13
10.	Amendement au paragraphe 6 c) iii) b) de l'appendice 1 de l'annexe 1	67–69	13
11.	Propositions de modifications d'ordre rédactionnelle reçues par le secrétariat de la part des Gouvernements allemand et espagnol...	70	13
12.	Document d'orientation sur les équipements à entraînement électrique	71–73	14
VII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	74–75	14
VIII.	Rapports des groupes de travail informels (point 7 de l'ordre du jour).....	76–77	14
IX.	Portée de l'ATP (point 8 de l'ordre du jour)	78–86	15
1.	Portée de l'ATP	78–85	15
2.	L'avenir de l'ATP	86	15
X.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 9 de l'ordre du jour).....	87	16
XI.	Programme de travail (point 10 de l'ordre du jour).....	88	16
XII.	Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)	89	16
XIII.	Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour).....	90	16
XIV.	Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour).....	91	16
Annexe I			
	Texte intégral des déclarations gouvernementales prononcées à la soixante-dix-neuvième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables.....		17
	Déclaration du Danemark.....		17
	Déclaration de la Fédération de Russie		17
Annexe II			
	Proposed amendments to the ATP		18
Annexe III			
	Additions to the ATP Handbook		21

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a tenu sa quatre-vingtième session du 24 au 27 octobre 2023, sous la présidence de M. K. de Putter (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. O. Valet (France).
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Tchéquie et Türkiye.
3. Étaient représentées à la session une organisation intergouvernementale, l'Institut international du froid (IIF), ainsi que deux organisations non gouvernementales, l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/250
ECE/TRANS/WP.11/250/Add.1
Document informel INF.1 (secrétariat)
Document informel INF.4 (secrétariat)

4. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/250 et Add.1) a été adopté tel que modifié par le document informel INF.1 afin de tenir compte des documents informels INF.1 à INF.19.

III. Activités des organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs

5. Le Groupe de travail a pris note des paragraphes 118 à 120 du rapport du Comité des transports intérieurs (CTI) sur sa quatre-vingt-cinquième session (21-24 février 2023) (ECE/TRANS/328).
6. Il a également pris note de l'annexe I du document ECE/TRANS/328, où figure une déclaration ministérielle intitulée « Tirer le meilleur parti des solutions de transport intérieur dans la lutte mondiale contre les changements climatiques ».
7. Le CTI a adopté les rapports de ses organes subsidiaires, y compris les rapports du WP.11 sur ses soixante-dix-huitième (ECE/TRANS/WP.11/247) et soixante-dix-neuvième (ECE/TRANS/WP.11/249) sessions (ECE/TRANS/328, par. 149).

1. Élaboration de la stratégie du CTI pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs

Document(s) : Document informel INF.3 (secrétariat)

8. Le WP.11 a pris note de la poursuite des travaux relatifs à la mise en œuvre de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 et de la liste des prochaines étapes figurant dans le document ECE/TRANS/2023/3.
9. Il a trouvé utile l'exposé concernant l'élaboration de la stratégie du CTI pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports intérieurs (document informel INF.3). Il a pris note avec intérêt des objectifs stratégiques et du plan d'action fondés sur les instruments juridiques administrés par le CTI ainsi que de la liste des étapes à franchir et des priorités à respecter pour aider à atteindre les objectifs climatiques et contribuer aux mesures d'atténuation et d'adaptation prises pour lutter contre les changements climatiques, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/2023/21.

2. Stratégie du CTI pour l'atténuation des changements climatiques : projet de contribution

Document(s) : Document informel INF.5 (secrétariat en collaboration avec le Bureau du WP.11)

10. Le Groupe de travail a estimé qu'il devait mener les activités ci-après, susceptibles de contribuer à l'atténuation des changements climatiques :

a) S'agissant de rendre plus écologiques les véhicules transportant des denrées périssables, définir le champ d'application de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), l'objectif étant d'ajouter des dispositions permettant le recours à des sources d'énergie de remplacement pour la propulsion et la réfrigération ainsi que l'utilisation de véhicules électriques (travaux en cours) ;

b) Adopter des dispositions visant à rationaliser le remplacement des fluides frigorigènes par d'autres dont le potentiel de réchauffement planétaire est plus faible, sur la base du chapitre 6 du rapport d'évaluation de 2022 du Comité des choix techniques pour la réfrigération, la climatisation et les pompes à chaleur (voir <https://ozone.unep.org/system/files/documents/RTOC-assessment%20-report-2022.pdf>) ;

c) Encourager la bonne utilisation des engins sous température dirigée pour le transport des denrées périssables, de façon à réduire le gaspillage alimentaire ;

d) Suivre étroitement les travaux des organismes de normalisation concernant les conteneurs frigorifiques ou isothermes utilisés pour les livraisons du dernier kilomètre ;

e) Suivre les travaux de l'ISO concernant les conteneurs maritimes ;

f) Mener des travaux aux fins de la dématérialisation des documents ;

g) Élaborer des documents d'orientation relatifs au transport des denrées périssables non visées par l'ATP et mettre en commun les pratiques de référence applicables au transport de toutes les denrées périssables, ce qui était particulièrement utile aux fins de la prévention du gaspillage alimentaire et des émissions de CO₂ en découlant ;

h) Éventuellement, envisager le recours à d'autres modes de transport des denrées périssables (travaux futurs). Pour l'heure, seuls le transport routier et le transport ferroviaire étaient visés par l'ATP ;

i) Sur le plan organisationnel, envisager de tirer parti de l'occasion offerte par l'élaboration de la stratégie du CTI pour mettre en place un cadre qui, en encourageant les réunions hybrides, permettrait à tous les organes subsidiaires du CTI de fonctionner d'une manière plus neutre pour le climat.

3. Informations recommandées pour l'examen des groupes de travail du CTI

Document(s) : Document informel INF.6 (Bureau du WP.11 avec la contribution du secrétariat)

11. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées dans le document informel et quelque peu modifié le libellé. Les modifications apportées seraient prises en compte lors de l'établissement de la version définitive.

B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles

12. Les activités du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7) présentant un intérêt pour le WP.11 sont les suivantes :

- Trente et unième session de la Section spécialisée de la normalisation de la viande (GE.11), les 28 et 29 août 2023 à Genève ;
- Soixante-dix-huitième session du WP.7, du 13 au 15 novembre 2023 à Genève.

13. Le dernier des outils conçus par la CEE pour lutter contre les pertes et le gaspillage de denrées alimentaires est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/trade/wp7/food-loss-and-waste>.

14. On trouvera de plus amples informations concernant ces activités et d'autres sur le site Web du WP.7, à l'adresse suivante : <https://unece.org/trade/working-party-agricultural-quality-standards-wp7>.

C. Organisations de normalisation

15. Les délégations participant aux travaux des organisations de normalisation ont été invitées à informer le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux d'élaboration de normes relatives au transport sous température dirigée, ainsi que des incidences que ces normes étaient censées avoir sur l'ATP.

Normes EN

1. Groupe de travail 2 du comité technique CEN/TC 413

16. EN 16440-1:2015-01 : Méthodes d'essai des appareils de réfrigération pour moyens de transport isothermes – Partie 1 : Systèmes de réfrigération mécanique avec évaporateur à circulation d'air forcée ou convection et dispositifs de chauffage optionnels. *La version finale a été publiée en janvier 2015.*

17. La version définitive du projet de norme FprEN 16440-2:2023 était encore en cours de préparation en vue d'un vote final au niveau du CEN :

- Partie 2 : Systèmes eutectiques. Le projet actuel sera soumis au vote final dans les prochaines semaines. Les prescriptions d'essai relatives aux capacités de refroidissement et à la consommation des nouveaux dispositifs équipés de systèmes eutectiques ainsi que des dispositifs en mode de fonctionnement quotidien ont été adoptées.

2. Groupe de travail 1 du comité technique CEN/TC 413

- EN 17066 – Partie 1 : Conteneur – Moyens de transport isothermes pour les marchandises sensibles à la température – Prescriptions et essais. Y seraient définies la terminologie, les dispositions particulières, les dispositions relatives aux essais, ainsi que les dimensions des caisses isothermes en tenant compte de la valeur k. *La version finale a été publiée en octobre 2019.*
- FprEN 17066 – Partie 2 : Matériel – Combinaison des caisses isothermes et de leurs dispositifs de chauffage ou de refroidissement, y compris la vérification des capacités de refroidissement et de chauffage pour le transport à longue distance ainsi que la distribution. *La version définitive du projet sera soumise au vote final en mai 2024, une fois que les traductions en français et en allemand seront prêtes.*
- prEN17066 – Partie 3 : Petites cellules isothermes à usages multiples, de volume intérieur ne dépassant pas 2 m³ – Combinaison spéciale des caisses isothermes de plus petite taille et de leurs dispositifs de refroidissement ou de chauffage, y compris la vérification des capacités de refroidissement et de chauffage. *Le projet n'a pas pu être activé au stade de l'enquête du CEN, en janvier 2023, parce qu'au moins cinq pays n'ont pas confirmé leur participation. Ce projet est actuellement en suspens. Les parties intéressées sont invitées à participer à la réactivation de ce projet.*
- FprEN 17893:2023 : Véhicules routiers réfrigérés – Norme de sécurité applicable aux systèmes sous contrôle de température utilisant des fluides frigorigènes inflammables pour le transport de marchandises – Exigences. *La version définitive du projet sera soumise au vote final à partir du 9 novembre 2023.*

3. Comité technique CEN/TC 423

Révision de la norme EN 12830

18. EN 12830:2018-10 : Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles – Essais, performance, aptitude à l’emploi. *La version finale a été publiée en octobre 2018. Une enquête est en cours en vue du lancement d’une nouvelle révision.*

Révision des normes EN 13485 et EN 13486

- FprEN 13485:2002 : Thermomètres pour le mesurage de la température de l’air et des produits pour le transport, l’entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Essais, performance, aptitude à l’emploi. *L’enquête finale du CEN s’est terminée le 20 octobre 2023. Les résultats seront publiés dans les prochains jours.*
- EN 13486:2002 : Enregistreurs de température et thermomètres pour le transport, l’entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Vérification périodique. *L’enquête finale du CEN s’est terminée le 20 octobre 2023. Les résultats seront publiés dans les prochains jours.*

Normes ISO

19. Le comité technique TC104 est responsable des normes relatives aux conteneurs maritimes. Le Président du TC104 tente actuellement de redynamiser ce comité. La norme ISO 1496-2 sur les conteneurs isolés et réfrigérés, qui relève de ce comité, doit faire l’objet d’une révision systématique.

Autres activités de normalisation intéressant le WP.11

20. Les deux projets coréens menés dans le cadre du groupe de travail 16 du comité technique ISO/TC 122 (Emballages de transport à température contrôlée) ont été publiés :

- ISO 22982-1:2021-03 : Conditionnement pour le transport – Emballages de transport à température dirigée pour le transport de colis – Partie 1 : Prescriptions générales ;
- ISO 22982-2:2021-03 : Conditionnement pour le transport – Emballages de transport à température dirigée pour le transport de colis – Partie 2 : Prescriptions générales pour les essais.

Comité technique ISO/TC 315 (Logistique de la chaîne du froid)

Document(s) : Document informel INF.10 (Transfrigoroute International, au nom des représentants chargés de la liaison avec l’ISO)

21. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le WP.11 de la dernière réunion plénière du comité et des réunions de ses groupes de travail qui s’étaient tenues à Paris, du 18 au 22 septembre 2022, selon des modalités hybrides.

22. On trouvera de plus amples informations sur les groupes de travail, la structure du comité technique ISO/TC 315 et le calendrier des réunions à venir dans le document informel INF.10.

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

A. Institut international du froid (IIF)

Document(s) : Document informel INF.2 (Institut international du froid)

23. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion de la sous-commission du transport frigorifique (CERTE) de l'IIF, organisée par LOTRIČ Metrology Ltd, à Selca (Slovénie), les 18 et 19 avril 2023 (voir le document informel INF.2).

24. Le WP.11 a demandé des éclaircissements au sujet des questions suivantes, qui seraient examinées au titre du point 5 de l'ordre du jour :

a) L'alinéa b) de la section 4.3.1 dispose que le premier essai doit être effectué pendant au moins quatre heures à chaque niveau de température en régime thermostaté : quelle doit être alors la tolérance applicable à la température du thermostat ?

b) Même s'il est précisé que la procédure d'essai visée par la section 7.2.1 doit être conforme à celle qui est présentée à la section 4, les essais relatifs à la puissance frigorifique décrits à la section 7.2.1 sont uniquement réalisés à -20 °C et à 0 °C (puissance frigorifique nominale et puissance frigorifique individuelle), alors qu'à la section 4.2.3, trois niveaux de température sont prescrits.

25. La réunion suivante de la sous-commission aurait lieu les 16 et 17 avril 2024.

B. Transfrigoroute International

Document(s) : Document informel INF.14 (Transfrigoroute International)

26. Le représentant de Transfrigoroute International a fait savoir au Groupe de travail que le transport et la logistique, y compris tous les fournisseurs du secteur (sociétés de transport, sociétés de location, équipementiers, carrossiers, fabricants d'engins, etc.), continuaient de pâtir de la récente succession de crises (COVID, conflit entre l'Ukraine et la Russie) et de toutes les répercussions de ces crises.

27. Il a également été indiqué que le secteur du transport frigorifique était à la croisée de deux révolutions : la décarbonisation de tous les segments du transport, visant à contribuer aux objectifs mondiaux, européens et nationaux de réduction des émissions, mais aussi la transition vers des fluides frigorigènes plus durables dans les opérations de transport.

28. Il a été noté que le 5 avril 2022, la Commission européenne avait présenté une proposition visant à mettre à jour le règlement (UE) n° 517/2014 (règlement sur les gaz fluorés). La proposition faisait l'objet de pourparlers entre les colégislateurs du Parlement européen et du Conseil. La révision du texte revêtait une importance capitale, la plupart des dispositifs thermiques utilisés dans le transport frigorifique fonctionnant grâce aux gaz fluorés. Le texte révisé était attendu pour la fin du mois d'octobre 2023.

V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

29. Aucune adhésion nouvelle à l'ATP n'est à signaler depuis la dernière session ; le nombre de Parties contractantes reste donc de 52.

B. État des amendements

30. Les propositions d'amendements à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à ses soixante-dix-septième, soixante-dix-huitième et soixante-dix-neuvième sessions, tenues à Genève respectivement du 26 au 29 octobre 2021, du 3 au 6 mai 2022 et du 25 au 28 octobre 2022, qui sont reproduites respectivement à l'annexe du rapport ECE/TRANS/WP.11/245, à l'annexe II du rapport ECE/TRANS/WP.11/247 et à l'annexe II du rapport ECE/TRANS/WP.11/249 (notification dépositaire C.N.30.2023.TREATIES-XI.B.22), ont été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 3 février 2023.

31. Le 30 mars 2023, le Gouvernement allemand, agissant en vertu du paragraphe 2 b) de l'article 18 de l'ATP, a informé le Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter les propositions, mais que les conditions de cette acceptation n'étaient pas encore remplies (C.N.101.2023.TREATIES-XI.B.22). En conséquence, les propositions d'amendements adoptées aux sessions de 2021 et 2022 du Groupe de travail ne seront réputées acceptées que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois après la période de notification initiale de six mois, le Gouvernement allemand ne présente pas une objection aux amendements proposés.

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

Document(s) : Document informel INF.7/Rev.1 (Espagne)

32. Le WP.11 a pris note des informations fournies par le représentant de l'Espagne dans le document informel INF.7/Rev.1.

33. La liste actualisée des stations d'essai officiellement désignées peut être consultée à l'adresse suivante : <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

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

34. À sa soixante-dix-neuvième session, le Groupe de travail a remercié les 21 pays qui avaient fourni des données en réponse au questionnaire sur l'application de l'ATP en 2021 et a souligné que toutes les Parties contractantes à l'ATP étaient tenues de le faire, car il s'agissait d'un moyen d'harmoniser l'application de l'Accord.

35. Les informations reçues pour l'année 2022 figurent dans le document ECE/TRANS/WP.11/2023/1.

36. Comme suite à la demande formulée par le Groupe de travail à sa soixante-treizième session, le secrétariat a envoyé une lettre à toutes les Parties contractantes pour leur demander de s'acquitter de l'obligation qui leur est faite par l'article 6 de l'ATP de répondre au questionnaire qui leur est adressé chaque année et de mettre à jour les informations sur les coordonnées de leurs autorités compétentes et de leurs stations d'essai. Toutes les informations reçues par le secrétariat ont été intégrées dans la liste des autorités compétentes et des stations d'essai officiellement désignées, qui peut être consultée à l'adresse suivante : <https://unece.org/atp-competent-authorities-and-testing-stations>.

E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP

1. Guide des bonnes pratiques à respecter pour le montage de dispositifs thermiques encastrés et/ou munis de déflecteurs et les dispositifs thermiques sous châssis ou pouvant être déportés

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/2 (France)

37. Certaines délégations ont indiqué que la principale préoccupation était de déterminer qui serait chargé de vérifier que les groupes frigorifiques étaient correctement installés. Il a également été dit que dans le cas du transport de denrées périssables, l'exploitant était

toujours responsable de la conformité des engins spéciaux et du respect permanent des conditions requises. Il incombait à l'autorité compétente de vérifier que les engins spéciaux fonctionnaient correctement et maintenaient la température nécessaire pour l'opération de transport.

38. Le WP.11 a décidé, par huit voix pour (Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Portugal et Slovénie) et deux voix contre (Allemagne et Tchéquie), de publier le document d'orientation, tel que modifié, sur le site Web de la CEE.

2. Guide sur la délivrance de la déclaration de conformité (annexe 1, appendice 2, par. 7.3.6) et le dimensionnement des équipements multi-compartiments, multi-températures (MTMC) – Traitement des cas d'application spécifiques à l'outil de dimensionnement des engins multi-températures

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/6 (France)

39. La délégation française a précisé que le document était destiné à être publié en tant que document d'orientation sur le site Web de la CEE. Des préoccupations ont été soulevées concernant le libellé des orientations et il a été déclaré qu'en principe, celles-ci ne devraient pas inclure d'informations qui ne sont pas conformes aux prescriptions de l'ATP.

40. Il a été décidé de publier le document dans l'espace wiki du WP.11 jusqu'au 29 février 2024 afin de recueillir les observations des délégations intéressées (voir <https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=224002683>).

F. Interprétation de l'ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/9 (Finlande)

41. Certaines délégations ont fait valoir que l'ATP ne prévoyait pas d'exceptions à l'application de ses dispositions, tandis que d'autres étaient d'avis que les opérations de transport à des fins non commerciales n'entraient pas dans le champ d'application de l'Accord. Toutefois, un consensus s'est dégagé sur le principe du maintien de la sécurité sanitaire des aliments pendant toute opération de transport.

42. Le WP.11 a convenu qu'en principe, les opérations de transport pour la consommation privée et les opérations de transport effectuées par les forces armées ne relevaient pas du champ d'application de l'ATP. Certaines délégations ayant souhaité consulter leurs services juridiques sur ce point, une interprétation officielle serait fournie à la session suivante.

43. Il a aussi été précisé au cours de la discussion que l'expression « pour compte propre » signifiait que le propriétaire des marchandises effectuait également l'opération de transport.

44. La Finlande a fait savoir qu'elle accueillerait avec intérêt les observations sur la question de savoir si les opérations militaires et les services de secours relevaient ou non du champ d'application de l'ATP. Il a été décidé de publier le document dans l'espace wiki du WP.11 jusqu'au 29 février 2024 afin de recueillir les observations des délégations intéressées (voir <https://wiki.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=224002693>).

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

A. Propositions en suspens

1. Propositions d'amendements au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/3
ECE/TRANS/WP.11/2023/4
ECE/TRANS/WP.11/2023/5 (France)
Document informel INF.9 (Pays-Bas)

45. Certaines délégations étaient d'avis qu'il pourrait être utile de faire figurer dans l'ATP les définitions proposées moyennant une reformulation tandis que d'autres estimaient que ces définitions étaient trop restrictives et que plusieurs configurations permettaient déjà d'atteindre le même objectif.

46. Dans le document informel INF.9, il était proposé d'ajouter un paragraphe explicatif au lieu des définitions, ce qui laisserait davantage de possibilités quant aux configurations ou modèles pouvant être utilisés.

47. Il a été décidé d'envoyer les documents au groupe de travail informel du système d'agrément afin qu'il les étudie attentivement et en présente une version de synthèse à la session suivante.

2. Définition de l'autonomie d'un engin

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/7
Document informel INF.17 (France)

48. La proposition n'a pas été adoptée, le Groupe de travail ayant estimé qu'elle devrait être intégrée dans un ensemble complet d'amendements destinés à la prise en compte des véhicules à alimentation électrique dans l'ATP.

3. Classement d'un engin alimenté par une source d'énergie électrique

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/8
Document informel INF.18 (France)

49. Le représentant de la France a précisé que la proposition ne visait pas à modifier l'ATP mais était destinée à figurer comme mention dans le rapport. Certaines préoccupations ont été soulevées quant à la procédure étant donné que les mentions ou notes figurant dans les rapports n'avaient aucune valeur sur le plan juridique et ne servaient qu'à indiquer l'avis du WP.11, à moins d'être directement attribuables à une ou plusieurs délégations.

50. La proposition a été retirée.

4. Résultats de la réunion de la sous-commission du transport frigorifique de l'IFF (questions en suspens)

Document(s) : Document informel INF.2 (Institut international du froid)

51. Le WP.11 a demandé des éclaircissements au sujet des questions suivantes :

a) *L'alinéa b) de la section 4.3.1 dispose que le premier essai doit être effectué pendant au moins 4 heures à chaque niveau de température en régime thermostaté : quelle doit être alors la tolérance applicable à la température du thermostat ?*

52. Les participants ont convenu qu'il s'agissait d'une question technique et que le Groupe de travail s'appuyait normalement sur l'expertise de la sous-commission pour ce type de questions. Il a été décidé que la sous-commission commencerait à étudier cette question à sa réunion suivante.

b) *Même s'il est précisé que la procédure d'essai visée par la section 7.2.1 doit être conforme à celle qui est présentée à la section 4, les essais relatifs à la puissance*

frigorifique décrits à la section 7.2.1 sont uniquement réalisés à -20 °C et à 0 °C (puissance frigorifique nominale et puissance frigorifique individuelle), alors qu'à la section 4.2.3, trois niveaux de température sont prescrits.

53. Le Groupe de travail avait besoin de plus de temps pour se pencher sur la question et sur les motifs ayant sous-tendu la décision de ne réaliser les essais relatifs à la puissance frigorifique prescrits à la section 7.2.1 qu'à -20 °C et 0 °C.

B. Nouvelles propositions

1. Proposition d'amendement au paragraphe 6.2.2

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/11
Document informel INF.16 (Italie)

54. Certains représentants s'étant inquiétés que la durée figurant dans la proposition initiale (document ECE/TRANS/WP.11/2023/11) ne suffise pas à démontrer que la température requise pouvait être maintenue, le Groupe de travail a décidé d'adopter la proposition de remplacement III énoncée dans le document informel INF.16 (voir l'annexe II).

55. Il a été confirmé que l'engin pouvait être refroidi avant le début de l'essai, ce qui réduirait considérablement le temps nécessaire à la réalisation de celui-ci et la dépendance à la température ambiante.

2. Proposition de liste des principaux composants et de leurs caractéristiques essentielles

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/12 (Transfrigoroute International)

56. La proposition a été adoptée (voir l'annexe II).

3. Prescriptions relatives à l'installation de groupes frigorifiques sur les engins

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/15 (Pays-Bas)

57. Le Groupe de travail était d'accord sur le principe selon lequel le transporteur était responsable des opérations de transport, en conséquence de quoi l'installation de dispositifs sur l'engin ne relevait pas du champ d'application de l'ATP. Les propositions visant à modifier l'ATP ont été retirées.

58. Il a été décidé de retenir l'intitulé proposé pour le document d'orientation ECE/TRANS/WP.11/2023/2, qui serait publié sur le site Web de la CEE (voir <https://unece.org/transport/transport-perishable-foodstuffs/guidance-and-reference-material>).

4. Vérification périodique des enregistreurs de température

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/17 (Pays-Bas)
Document informel INF.15 (Luxembourg)

59. Le Groupe de travail a décidé d'examiner attentivement les propositions figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2023/17 et le document informel INF.15 avec les experts nationaux. Une proposition révisée pourrait être présentée à la session suivante pour examen.

5. Groupes frigorifiques entraînés par le déplacement du véhicule

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/19 (Pays-Bas)

60. Certaines délégations étaient d'avis qu'il n'était pas possible de supprimer les dispositions de l'ATP et que le libellé existant laissait une plus grande souplesse aux fins de la prise en compte des nouvelles technologies arrivant sur le marché.

61. Le Groupe de travail a dit apprécier les démarches destinées à la simplification et à la restructuration de l'annexe 1 et a recommandé qu'elles se poursuivent.

6. Amendements au paragraphe 1 de l'annexe 1 et à l'appendice 4 de l'annexe 1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/21 (Royaume-Uni)
Document informel INF.8 (Pays-Bas)

62. Certaines délégations ont demandé un délai pour examiner attentivement la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2023/21, tel que modifié par le document informel INF.8. Le représentant de la France a indiqué au Groupe de travail que, dans son pays au moins, la majorité des engins isothermes normaux avaient un coefficient K inférieur à $0,5 \text{ W}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{K}^{-1}$. Le représentant de la Finlande a informé le WP.11 que, dans son pays, un nombre important d'engins certifiés « FNA » avaient un coefficient K compris entre 0,65 et $0,70 \text{ W}\cdot\text{m}^{-2}\cdot\text{K}^{-1}$.

63. La proposition, mise aux voix, n'a pas été adoptée (cinq voix pour : le Danemark, la Fédération de Russie, l'Italie, la Slovénie et le Royaume-Uni ; deux voix contre : l'Espagne et la Finlande).

7. Propositions d'amendements

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/14 (Pays-Bas)

64. Les propositions ont été adoptées (voir l'annexe II).

8. Correction à l'article 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 concernant les versions anglaise et russe de l'ATP

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/16 (Pays-Bas)

65. La proposition a été adoptée (voir l'annexe II).

9. Proposition de modification des contrôles en service prescrits pour les engins calorifiques et les engins frigorifiques et calorifiques (par. 6.3 et 6.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/18 (Finlande)

66. Après qu'il a été précisé qu'il était possible d'adopter la proposition en l'état et de revenir sur le sujet à l'avenir s'il s'avérait nécessaire de différencier les prescriptions pour les engins autonomes de celles pour les engins non autonomes, la proposition a été adoptée (voir l'annexe II).

10. Amendement au paragraphe 6 c) iii) b) de l'appendice 1 de l'annexe 1

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/20 (Royaume-Uni)

67. Il a été précisé que la condition selon laquelle la valeur du coefficient K doit être inférieure d'au moins 5 % à celle indiquée au paragraphe 1 de l'annexe 1 était fondée sur des mesures prises au Royaume-Uni et visait à éviter que les fabricants d'équipements dépourvus de machine frigorifique ne bénéficient d'avantages indus. Les participants ont convenu qu'il fallait se pencher sur la question car les prescriptions de l'ATP ne devraient pas créer des avantages concurrentiels injustes.

68. On a également fait observer qu'il pourrait être très difficile de s'accorder sur un chiffre pour la réduction du coefficient K, car cela dépendait de la taille de la caisse et de la taille de l'ouverture dans l'engin isotherme, cette combinaison de facteurs pouvant varier au cas par cas.

69. Le WP.11 a conclu que les participants étaient favorables à la poursuite des travaux sur le sujet, sur la base d'une proposition révisée qui serait soumise à la session suivante.

11. Propositions de modifications d'ordre rédactionnelle reçues par le secrétariat de la part des Gouvernements allemand et espagnol

Document(s) : Document informel INF.11 (secrétariat)

70. Le Groupe de travail a décidé d'harmoniser le symbole de multiplication utilisé pour les équations et les unités dans l'ensemble du texte de l'ATP (voir l'annexe II).

12. Document d'orientation sur les équipements à entraînement électrique

Document(s) : Document informel INF.12 (Président du groupe de travail informel du système d'agrément)

71. La plupart des délégations ont estimé que les informations fournies dans le document d'orientation étaient très utiles et pertinentes. Cependant, comme il s'agissait d'un document informel soumis tardivement, elles n'avaient pas eu le temps d'en discuter avec des experts au niveau national. Il a également été mentionné qu'il pourrait être utile de reformuler certains passages afin d'en faciliter la compréhension.

72. On a également avancé que le document pourrait servir de base à la rédaction d'un ensemble complet d'amendements visant à ajouter les prescriptions nécessaires pour les sources d'énergie électrique dans l'ATP.

73. Il a été décidé d'examiner une version révisée du document à la prochaine session.

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

Amendements aux observations concernant l'appendice 1 de l'annexe 2 paragraphe 4 du Manuel ATP : Positions des sondes de mesure de température au cours des transports

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/10 (France)

74. Les participants sont convenus que le libellé du Manuel ATP n'était pas correct et que la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2023/10 représentait mieux les pratiques actuelles, même si elle ne tenait pas compte de toutes les configurations possibles.

75. Le WP.11 a décidé d'adopter la proposition tout en relevant qu'il existait, sur le marché, de nouveaux systèmes permettant d'ajuster le positionnement des sondes de mesure de température. Les participants sont convenus que le libellé pourrait être révisé à l'avenir (voir l'annexe III).

VIII. Rapports des groupes de travail informels (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel INF.13 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel du système d'agrément)

76. Le Président du groupe de travail informel a informé le WP.11 de l'état d'avancement des travaux, tel que présenté dans le document informel INF.13. Le mandat du groupe de travail informel a été prorogé d'une année afin de permettre la poursuite des travaux sur les thèmes suivants :

- a) Entraînement électrique et refroidissement constant ;
- b) Marquage des équipements avec la lettre « X » ;
- c) Enregistreurs de température ;
- d) Glossaire de termes techniques pour faciliter la traduction ;
- e) Réorganisation de l'annexe 1 de l'ATP ;
- f) Essai d'efficacité pour les engins non autonomes ;
- g) Questions environnementales.

77. Le WP.11 a remercié le groupe de travail informel pour l'excellent travail qu'il avait accompli, lequel facilitait les discussions en séance plénière et permettait d'améliorer la qualité des propositions d'amendements à l'ATP.

IX. Portée de l'ATP (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.11/2023/13 (Transfrigoroute International)

1. Portée de l'ATP

Durée de fonctionnement minimale

78. Il a été expliqué que pour prescrire une durée de fonctionnement minimale, il fallait que les conditions dans lesquelles cette durée minimale pouvait être atteinte soient précisées.

79. Le représentant de Transfrigoroute International a expliqué qu'il fallait distinguer les prescriptions relatives aux essais et les prescriptions relatives au fonctionnement normal, et que les dispositions existantes de l'ATP pouvaient convenir en ce qui concerne les essais.

80. En conclusion, il pourrait être très difficile de déterminer la durée minimale pour un fonctionnement normal et il a donc été décidé de ne pas inclure cette notion dans l'ATP.

Définition du terme « engin »

81. Les avis étaient partagés sur la question de savoir si le terme « engins spéciaux » était clairement défini ou du moins expliqué dans les dispositions actuelles de l'ATP. La plupart des délégations qui ont pris la parole étaient en faveur de la définition proposée dans l'interprétation 2 au paragraphe 10 du document, tandis que d'autres étaient plus en accord avec l'interprétation 1 ou étaient d'avis que les deux définitions posaient problème et que des éclaircissements supplémentaires étaient nécessaires.

82. Le Groupe de travail a conclu qu'il avait besoin de plus de temps pour étudier les propositions et convenir d'une définition du terme « engins spéciaux » afin de clore le sujet. On a également insisté sur l'importance de créer une section dédiée aux définitions dans l'ATP.

83. Le représentant de Transfrigoroute International a proposé de présenter, à la session suivante, des exemples concrets d'engins spéciaux ainsi que les procédures que suivraient les autorités compétentes pour les agréer dans chaque cas. Les participants se sont accordés pour dire que cet exercice pourrait être très utile en ce qu'il permettrait de mettre en commun et d'harmoniser les pratiques et d'identifier le niveau de risque que chaque autorité compétente était prête à prendre dans le cadre du processus d'agrément.

Conclusions préliminaires

84. Il a été précisé que ce n'étaient pas seulement les sources d'énergie qui évoluaient, mais aussi les méthodes de gestion de l'énergie dans les véhicules. Il a été proposé d'adopter une approche globale en vue d'inclure les véhicules à moteur électrique dans l'ATP, en définissant une catégorie distincte et en énonçant les prescriptions applicables à ce type de véhicule au lieu de modifier les dispositions existantes.

85. Il a également été suggéré, pour faciliter la mise à l'essai de toutes les combinaisons possibles de sources d'énergie, d'utiliser les informations fournies par le constructeur en combinaison avec un outil de dimensionnement.

2. L'avenir de l'ATP

86. Le plan par étapes concernant l'adhésion à l'ATP et l'application de celui-ci tel qu'établi par le projet EuroMed de transports urbains, ferroviaires et routiers avec des contributions du secrétariat et des présidents du Groupe de travail a été publié et peut être consulté sur le site Web de la CEE à l'adresse suivante : <https://unece.org/road-map-accession-and-implementation-atp>.

X. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 9 de l'ordre du jour)

87. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

XI. Programme de travail (point 10 de l'ordre du jour)

Dates de la quatre-vingt-unième session

88. Les dates du 29 octobre au 1^{er} novembre 2024 (mardi à vendredi) ont été retenues pour la quatre-vingt-unième session du Groupe de travail. La date limite pour la soumission des documents est le 2 août 2024.

XII. Élection du Bureau (point 11 de l'ordre du jour)

89. Le Groupe de travail a élu M. K. de Putter (Pays-Bas) à la présidence et M. O. Valet (France) à la vice-présidence de sa session de 2024, par acclamation. Il a remercié le Bureau et le secrétariat de leur travail.

XIII. Questions diverses (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel INF.19 (Président du groupe de travail informel des dispositifs à températures multiples)

90. Le Groupe de travail a adopté le mandat proposé en vue de la création d'un groupe de travail informel chargé de la procédure de vérification de l'efficacité des dispositifs thermiques à températures multiples des engins à compartiments multiples, comme suit :

« Le groupe de travail informel étudiera les dispositions existantes du paragraphe 6.2.1 iii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 et élaborera des dispositions adaptées, notamment en ce qui concerne :

- La faisabilité de l'essai ;*
- Les différences entre les engins autonomes et les engins non autonomes ;*
- La prise en compte du degré de rigueur nécessaire pour l'essai ;*
- L'efficacité de l'essai (temps et coût) ;*
- La réduction des effets sur l'environnement, dans la mesure du possible.*

Le groupe de travail informel tiendra compte des travaux réalisés et des avancées obtenues par la sous-commission du transport frigorifique de l'IIF (D2/CERTE).

Il soumettra, d'ici à la quatre-vingt-unième session du WP.11, en octobre 2024, les propositions correspondantes en vue de la révision ou de la modification du paragraphe 6.2.1 iii). ».

XIV. Adoption du rapport (point 13 de l'ordre du jour)

91. Le WP.11 a adopté le rapport de sa quatre-vingtième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Texte intégral des déclarations gouvernementales prononcées à la soixante-dix-neuvième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables

Déclaration du Danemark

Le représentant du Danemark a demandé la parole en début de session et a fait la déclaration suivante :

« Permettez-moi tout d'abord d'exprimer l'entière solidarité du Danemark avec l'Ukraine et le peuple ukrainien. Nous condamnons dans les termes les plus vifs les actes d'agression de la Russie contre l'Ukraine, qui constituent une violation grave du droit international et de la Charte des Nations Unies. L'attaque injustifiée et non provoquée du Président Poutine porte atteinte à la paix et à la sécurité internationales. Nous déplorons les pertes humaines et les souffrances infligées et exigeons que la Russie cesse immédiatement ces actes d'agression sur l'ensemble du territoire de l'Ukraine et se conforme pleinement au droit international. ».

Déclaration de la Fédération de Russie

« Les réunions du Groupe de travail servent à débattre des questions inscrites à l'ordre du jour. Je propose que les questions d'ordre politique soient examinées par les organes des Nations Unies compétents. ».

Annexe II

[Original : anglais et français]

Proposed amendments to the ATP

1. Throughout the text of the ATP

Replace multiplication symbols "*", "." and "" by "x" in the existing equations.

(Reference document : informal document INF.11)

2. Throughout the text of the ATP

Insert multiplication symbol "" between the units.

(Reference document : informal document INF.11)

3. Annex 1, Appendix 1, paragraph 3

Replace "confirm its identity" by "verify its conformity"

(Reference document : ECE/TRANS/WP.11/2023/16)

4. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.2.2 (i)

In the first sentence, after the word "stabilization" add a footnote (1) to read as follows :

⁽¹⁾ Equipment can be pre-cooled before the test"

After the first sentence add the following new text :

"The internal temperature taken into consideration is the average temperature of the two sensors measured during the period selected for the test. The equipment is considered compliant if it meets the following conditions :

The average internal temperature is included in the ranges defined below :

the amplitude of the temperature variations around the class temperature is +/- 3 °C."

(Reference documents : ECE/TRANS/WP.11/2023/11 and informal document INF.16 as amended)

5. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.2.3

Add a new heading before the existing paragraph to read as follows :

"6.2.3 Replacement of refrigerant fluid"

(Reference document : ECE/TRANS/WP.11/2023/14)

6. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.3

Amend the first sentence to read as follows :

"It shall be verified that the difference between the inside temperature of the empty equipment and the outside temperature which governs the class to which the equipment belongs as prescribed in this annex (a difference of 22 °C in the case of class A, 32 °C in the case of class B, 42 °C in the case of class C and 52 °C in the case of class D) can be achieved within a maximum period of 360 minutes."

(Reference document : ECE/TRANS/WP.11/2023/18 as amended)

7. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.4 (ii)

Amend to read as follows :

"(ii) In the second stage, it shall be verified that the difference between the inside temperature of the empty equipment and the outside temperature which governs the class to which the equipment belongs as prescribed in this annex (a difference of 22 °C in the case of classes A, E and I, of 32 °C in the case of classes B, F and J, of 42 °C in the case of classes C, G and K, and of 52 °C in the case of classes D, H, and L), can be achieved within a maximum period of 360 minutes"

(Reference document : ECE/TRANS/WP.11/2023/18 as amended)

8. Annex 1, Appendix 2, paragraph 8, MODEL No. 1 A

Add the following list at the end :

"List of major components related to Insulation

Principal dimensions	Total inside surface area S_i of body	m ²
	Total outside surface area S_e of body	m ²
Specifications of the body walls ^a	Top	
	Bottom	
	Sides	
Structural peculiarities of body	Number of doors	
	Number of vents	
	Number of ice-loading apertures	
Accessories ^b	Number and type	

^a Nature and thickness of the main materials and thickness of panels constituting the body walls

^b Accessories that can have an impact on K coefficient

Note : Each component or characteristic should be understood 'if applicable'."

(Reference documents : ECE/TRANS/WP.11/2023/12)

9. Annex 1, Appendix 2, paragraph 8, MODEL No. 12

Add the following lists at the end :

"List of major components related to Power source

Compressor drive

Electrical Power source	Type	
	Current type (AC/DC)	
	Nominal output power	kW
	Nominal speed (if applicable)	rpm
	Supply voltage	V
Internal Combustion Engine	Supply frequency	Hz
	Type	
	Number of cylinders	
	Cubic capacity	cc
	Nominal output power	kW
Internal Combustion Engine	Nominal speed	rpm
	Fuel	

Hydraulic motor	Type	
	Method of drive	
Other mechanical	Nominal speed	rpm
Minimum speed	rpm	

Note : Each component or characteristic should be understood 'if applicable'.

List of major components related to cold/heat production and distribution

Refrigerant	Refrigerant fluid	
	Refrigerant charge	kg
Compressor	Type	
	Number of cylinders	
	Cubic capacity	cc
	Nominal speed of rotation	rpm
Heat exchangers	Type	
<i>Condenser</i>	Number of tubes	
<i>Evaporator(s)</i>	Fin pitch	mm
	Nature of tube	
	Diameter of tube	mm
	Exchange surface area	m ²
	Frontal area	m ²
Heat exchangers Fans	Number of fans	
<i>Condenser</i>	Fan type (axial/radial)	
<i>Evaporator(s)</i>	Number of blades per fan	
	Diameter of fan	mm
	Nominal power	W
	Total nominal output at defined pressure	(m ³ /h)
	or	
	Nominal rotation speed	rpm
	Method of drive	
Expansion valve	Type	

Note : Each component or characteristic should be understood 'if applicable'.

(Reference documents : ECE/TRANS/WP.11/2023/12)

10. Annex 1, Appendix 3, part A

Delete both transitional provisions after the title.

(Reference document : ECE/TRANS/WP.11/2023/14)

Annexe III

[Original : anglais et français]

Additions to the ATP Handbook

1. Annex 2, Appendix 1, comments, paragraph 4

Amend the second bullet point to read as follows :

"In the case of upper cold air distribution systems, near (to the left or right of) the corner furthest from the evaporator outlets, at the top (in the upper quarter of the height) ;"

(Reference document : ECE/TRANS/WP.11/2023/10)
