



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

Genève, 9-12 novembre 2010

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: Propositions en suspens**Proposition d'amendement à l'appendice 1 de l'annexe 1¹****Communication du Gouvernement néerlandais**

1. En 2007, les Pays-Bas ont soumis le document ECE/TRANS/WP.11/2007/9, relatif au texte de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP. Ce document avait pour objet de déterminer s'il était possible d'obtenir des appuis en vue de l'élaboration d'amendements à cet appendice. Le Groupe de travail a décidé qu'il s'agissait d'une bonne base pour l'élaboration de futures propositions d'amendements (voir ECE/TRANS/WP.11/216, par. 32). Compte tenu du fait que l'annexe 1 dans son ensemble faisait l'objet d'une révision, débutée en 1999, il a été décidé d'attendre la fin de ce travail.

2. L'appendice 1 de l'annexe 1 présente une procédure d'agrément et de certification des équipements destinés au transport de denrées périssables. Dans sa version actuelle, le texte correspondant donne toutefois lieu à un certain nombre d'interrogations, notamment:

a) Paragraphe 1, dernière phrase: «... à moins que, s'agissant du contrôle visé à l'alinéa a ci-dessus, il n'ait déjà été effectué sur l'engin lui-même ou sur son prototype dans une station d'essais désignée ou agréée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin a été fabriqué.».

Observation 1: Le fabricant ne peut obtenir l'agrément de l'autorité compétente que dans le pays où se trouve le site de production. Or, ce n'est pas toujours le cas au sein de l'Union européenne.

Observation 2: Seuls les équipements fabriqués dans les pays des Parties contractantes peuvent être agréés. Sachant que certains équipements sont fabriqués

¹ Le présent document est soumis conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.11).

dans des pays à bas coûts, il est nécessaire de prévoir des dispositions de contrôle supplémentaires.

Observation 3: Ce texte ne se trouve pas à sa place, car il s'agit d'une disposition concernant l'agrément de type. Il devrait se trouver au paragraphe 2.

b) Paragraphe 2, alinéa *a*, deuxième phrase: «... le procès-verbal sera considéré comme un certificat d'agrément de type.»

Observation 1: La délivrance d'un agrément de type est généralement une responsabilité qui incombe à l'autorité compétente d'un pays, et non à la station d'essais. Dans la mesure où l'autorité compétente est tenue de vérifier la conformité de la production, c'est à elle qu'il appartient de délivrer l'agrément de type.

Observation 2: Un procès-verbal établi à la suite d'un essai qui ne satisfait pas aux prescriptions de l'ATP peut également être considéré comme un certificat d'agrément de type.

c) Paragraphe 4, alinéa *b*: «dans tous les cas, l'attestation ATP délivrée par l'autorité compétente du pays de fabrication ou, s'il s'agit d'engins en service...».

Observation 1: L'autorité compétente du pays de fabrication doit délivrer une attestation ATP pour les équipements neufs. Comme dans le cas du paragraphe 1 ci-dessus, cette disposition ne correspond pas aux procédures appliquées au sein de l'Union européenne.

Observation 2: L'ATP autorise l'utilisation d'une plaque d'attestation, qui a la même valeur qu'une attestation ATP. Il n'en est pas fait mention dans cette disposition.

3. Le Gouvernement néerlandais souhaiterait que les dispositions de l'appendice 1 de l'annexe 1 soient actualisées et claires en ce qui concerne les responsabilités. Il faudrait prévoir des obligations appropriées pour les fabricants et les stations d'essais et une fonction de supervision adéquate pour l'autorité compétente qui délivre l'agrément de type.

4. Si l'on améliore les dispositions concernant le contrôle de la fabrication et les contrôles de conformité de la production, il se peut également qu'on ouvre des possibilités d'agrément pour les assemblages en deux temps, les caisses en kit et les kits d'isolation.

5. Un projet de mise à jour de l'appendice 1 de l'annexe 1 sera soumis dans un document sans cote. Les paragraphes 6 à 15 ci-après présentent dans les grandes lignes les modifications qui seront proposées dans ce document.

6. La délivrance d'un agrément de type doit être une initiative délibérée de l'autorité compétente, et non la conséquence d'un procès-verbal établi par une station d'essais. En délivrant l'agrément, l'autorité compétente prend la responsabilité du contrôle du fabricant et de l'application de mesures s'il apparaît que la production n'est pas conforme. Le contrôle de la conformité doit également être garanti dans le cas où le fabricant est éloigné géographiquement. Dans le nouveau texte qui sera proposé, les dispositions relatives au contrôle de conformité permettront de garantir un contrôle suffisant et une certaine uniformité.

7. Les fabricants doivent contrôler leur production et tenir des fiches de contrôle. Ils doivent en outre valider des modèles de fabrication pour démontrer que leurs produits demeurent conformes. Ils doivent aussi disposer d'un système d'assurance qualité conforme à la norme ISO 9000. La certification de ce système selon cette norme est facultative. Toutefois, l'étendue du contrôle effectué par l'autorité compétente peut être adaptée en conséquence si le système d'assurance qualité du fabricant est certifié par un organisme agréé.

8. Les stations d'essais doivent être contrôlées par l'autorité compétente qui a communiqué les renseignements les concernant à la CEE-ONU à Genève. Elles doivent se conformer aux règles de base des normes de la série ISO 170xx, telles que la compétence, la juridiction, l'indépendance, l'assurance et le système d'assurance qualité.
9. Afin de s'assurer que les stations d'essais seront en nombre suffisant, il ne sera pas prévu de leur imposer un agrément. En effet, le nombre d'essais à réaliser chaque année étant limité, la charge financière de l'agrément serait trop lourde pour les stations réalisant peu d'essais au cours d'une année.
10. L'étendue du contrôle effectué par l'autorité compétente peut être adaptée en conséquence si la station d'essais est agréée par un organisme qualifié.
11. Les agréments de type sont établis sur la base des procès-verbaux des stations d'essais notifiées. Les agréments délivrés par une autorité compétente doivent être acceptés par les autres Parties contractantes. Les renseignements que le fabricant doit communiquer en vue du procès-verbal et de l'agrément de type doivent être très détaillés. En effet, le contrôle auquel le fabricant est soumis est fondé sur ces derniers. Parmi les renseignements concernant la certification ATP d'un élément d'équipement par une Partie contractante doivent figurer les données indispensables à l'immatriculation ou à l'enregistrement.
12. S'agissant du texte visé, il existe deux options: soit modifier les paragraphes actuels et en ajouter de nouveaux, soit revoir la logique du texte dans son ensemble. Les Pays-Bas estiment que la seconde option est la meilleure.
13. L'appendice 1 de l'annexe 1 contiendra toutes les dispositions relatives aux agréments et aux renouvellements d'agrément pour des équipements. La disposition énoncée actuellement à l'alinéa *c* du paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1, au sujet de l'extension de la validité des certificats existants, devrait être déplacée vers l'appendice 1 de l'annexe 1.
14. S'agissant des dispositions relatives aux agréments, l'annexe 1 pourrait être considérée comme un meilleur emplacement que l'appendice 1 de cette même annexe. Les définitions de type figurant à l'alinéa *c* du paragraphe 2 de l'appendice 1 de l'annexe 1 devraient cependant rester dans l'appendice 1.
15. Il est suggéré de subdiviser les paragraphes relativement longs de l'appendice 1 de l'annexe 1 et de numéroter les sections résultantes de façon à améliorer la lisibilité et à faciliter les futurs amendements.
-