



---

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

Genève, 22-25 octobre 2012

Point 5b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP: nouvelles propositions****Questions diverses concernant l'ATP****Communication du Gouvernement néerlandais***Résumé*

**Résumé analytique:** Plusieurs questions liées à l'annexe 1 et à ses appendices sont traitées dans le présent document, concernant des dispositions pouvant être considérées comme étant incomplètes ou dépassées. L'objectif visé est qu'une décision soit prise sur le principe des propositions présentées. Des propositions détaillées fondées sur ces décisions peuvent être soumises au WP.11 à l'occasion de sessions ultérieures ou être intégrées dans une version révisée du document relatif à l'annexe 1.

**Mesure à prendre:** Décision sur le principe de ces propositions.

**Documents:** -

1. Lors des travaux de révision de l'appendice 1 de l'annexe 1, les questions suivantes ont été soulevées. Le WP.11 est invité à se prononcer à leur sujet.

**I. Plaque d'attestation ATP: authentification de la plaque**

2. L'ATP ne contient aucune disposition visant à assurer que les renseignements affichés sur une plaque d'attestation ATP sont corrects et applicables à l'appareil sur lequel la plaque est apposée. Sur la base des dispositions de l'ATP, n'importe qui peut fabriquer une plaque d'attestation ATP et l'apposer sur un appareil, à condition qu'elle soit conforme aux dispositions de la partie B de l'appendice 3 de l'annexe 1. Toutefois, si une telle plaque

est apposée, elle «sera acceptée au même titre qu'une attestation ATP» (annexe 1, appendice 1, par. 3). En d'autres termes, l'attestation ATP ne doit pas être présentée pendant le transport. Alors que des mesures ont été convenues pour prouver l'authenticité de l'attestation ATP, rien n'a été prévu pour prouver celle de la plaque d'attestation ATP.

3. Il est proposé d'inclure des mesures permettant de prouver l'authenticité de la plaque ATP (apposition d'un cachet par une autorité) ou de prévoir la possibilité pour l'autorité chargée du contrôle de demander que lui soit présentée une photocopie, une télécopie ou une image numérique de l'attestation ATP.

## **II. Plaque d'attestation ATP: enlèvement de la plaque lorsqu'elle n'est plus valide**

4. Sur la plaque d'attestation ATP, la date de validité est indiquée de manière précise. L'enlèvement de la plaque lorsqu'elle n'est plus valide entraîne la disparition de renseignements indispensables pour la prorogation de l'attestation et est susceptible d'endommager la caisse isotherme.

5. Il est proposé de supprimer cette disposition (annexe 1, appendice 1, par. 3, dernière phrase), de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de déposer la plaque lorsqu'elle n'est plus valide.

## **III. Marques d'identification: emplacement sur la caisse**

6. Conformément à l'appendice 4 de l'annexe 1, les marques d'identification doivent être apposées «de part et d'autre de l'engin, dans les angles supérieurs, près de l'avant». Dans le cas des véhicules routiers, l'avant peut être déterminé par rapport au sens normal de déplacement. Mais dans le cas des wagons de chemin de fer, des caisses mobiles et des conteneurs, il n'est pas aussi aisé de le déterminer.

7. Il est proposé de modifier le texte de façon qu'il soit fait mention des angles supérieurs avant pour les caisses isothermes des véhicules et des angles supérieurs des parois des caisses, dans les autres cas.

## **IV. Marques d'identification: précisions concernant les marques de date d'expiration**

8. Les marques de date d'expiration sont composées de chiffres indiquant le mois et l'année d'expiration. Lorsque la date de validité est dépassée, les utilisateurs possédant une connaissance limitée de l'ATP peuvent avoir l'impression qu'il s'agit de la date de l'attestation et que cette dernière est donc encore valide.

9. Il est proposé d'insérer une marque supplémentaire indiquant «Valable jusqu'au» avant le mois et l'année. Il sera nécessaire d'établir une mesure transitoire grâce à laquelle les appareils déjà installés pourront continuer d'être utilisés sans modification jusqu'à la prochaine vérification périodique.

## **V. Marques d'identification: enlèvement «dès que l'engin cesse d'être conforme aux normes fixées»**

10. Il est prévu, au paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1, que les marques seront supprimées «dès que l'engin cessera d'être conforme aux normes fixées». Ces normes sont énoncées à l'annexe 1, mais aucune disposition concernant les vérifications périodiques n'y figurent. Tant qu'il n'est pas prouvé que les normes ne sont pas respectées, l'affichage de ces marques peut être autorisé, même si la date de validité est dépassée.

11. Il est proposé de modifier le libellé de façon que les marques soient enlevées si, pendant la période de validité, l'engin n'est plus apte à être utilisé, par exemple après un accident. Parallèlement à l'adoption de la proposition énoncée dans la section IV, il n'est pas nécessaire d'enlever les marques lorsqu'elles ne sont plus valides. Si la proposition énoncée à la section IV n'est pas approuvée, il est proposé d'insérer une note rappelant aux utilisateurs que toutes les marques doivent être enlevées en même temps, de façon que la marque de classement ne soit pas la seule marque à demeurer sur l'engin.

## **VI. Définition du type: condition relative à la construction par le même fabricant**

12. Au paragraphe 6 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1, les conditions permettant de déterminer si un engin peut être considéré comme appartenant au même type que l'engin soumis à l'essai sont énoncées. Toutefois, la condition selon laquelle l'engin devrait être construit par le même fabricant n'y figure pas. En ce qui concerne la construction, la qualité des caisses isothermes peut varier en fonction des usines de montage d'un même fabricant.

13. Il est proposé d'inclure la nouvelle condition suivante à l'alinéa i) du paragraphe 6 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1: «la caisse isotherme doit avoir été construite par le même fabricant».

## **VII. Définition du type: conditions relatives à la détermination d'un type de dispositif thermique frigorifique**

14. Les dispositifs thermiques frigorifiques peuvent être approuvés séparément de la caisse isotherme. Toutefois, le paragraphe 6 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1 ne contient aucune condition permettant de déterminer si un dispositif produit peut être considéré comme appartenant à un type ayant été mis à l'essai. Par exemple, si l'engin fonctionne avec un autre type d'agent frigorigène, il se peut que l'engin ayant fait l'objet d'une approbation par type n'atteigne pas ses capacités prouvées.

15. Il est proposé d'inclure, au paragraphe 6 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1, des conditions permettant de déterminer si un dispositif produit peut être considéré comme appartenant à un engin ayant fait l'objet d'une approbation par type.

## **VIII. Mise à l'essai des caisses isothermes: règle du 1 % pour les caisses utilisées par un seul propriétaire**

16. L'alinéa iii) du paragraphe 5.3 de l'appendice 2 de l'annexe 1 prévoit la possibilité de mettre à l'essai au moins 1 % des engins du même type appartenant à un même propriétaire. Si les résultats des essais sont satisfaisants, «tous ces engins pourront être maintenus en service comme isothermes, dans leur catégorie d'origine, pour une nouvelle période de six ans».

17. Il est possible de partir de l'hypothèse que les engins appartenant à un même propriétaire seront utilisés et traités de la même façon et qu'ils vieilliront donc de façon comparable. Toutefois, si le propriétaire est un organisme de location, par exemple, le vieillissement peut être très différent selon les engins. Le propriétaire peut sélectionner, en vue de l'essai, un échantillon bien conservé ou ayant les dimensions les plus favorables, des accessoires du type considéré ou le dernier engin produit dans la série.

18. Il est proposé de supprimer cette option.

## **IX. Mise à l'essai de dispositifs thermiques frigorifiques: règle du 1 % pour les engins utilisés par un seul propriétaire**

19. Une procédure identique à celle mentionnée ci-dessus à la section VIII est prévue au paragraphe 6.5 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 pour l'évaluation périodique de l'efficacité des engins frigorifiques. Dans ce cas, l'engin est composé de la caisse isotherme et du dispositif thermique. La définition du type d'équipement permet l'utilisation, sur la caisse, de dispositifs thermiques de différentes fabrications et de différents types, à condition que leur capacité soit supérieure ou égale. La mise à l'essai de 1 % des engins frigorifiques appartenant au même type d'«engins» est susceptible de ne pas prouver la conformité si la marque ou le type de dispositif thermique des autres engins de la série sont différents.

20. Il est proposé de supprimer cette option.

---