



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

tenue à Genève du 22 au 25 octobre 2012

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	4
III. Activités d'organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	4–6	4
A. Comité des transports intérieurs (CTI)	4–5	4
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7)	6	4
IV. Activités d'autres organisations internationales s'occupant de questions intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	7–9	5
A. Institut international du froid (IIF)	7	5
B. Transfrigoroute International	8	5
C. Comité européen de normalisation (CEN)	9	5
V. État et mise en œuvre de l'Accord ATP (point 4 de l'ordre du jour)	10–16	5
A. État de l'Accord	10	5
B. État des amendements	11–13	6
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP	14	6

 * Republié pour raisons techniques le 31 janvier 2013.

D.	Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	15-16	6
VI.	Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	17-44	7
A.	Propositions en suspens	17-30	7
1.	Modification de l'appendice 1 de l'annexe 1	17	7
2.	Introduction d'un certificat d'examen de type	18	7
3.	Mesure de la surface extérieure des fourgons	19	7
4.	Mesure de la puissance frigorifique des systèmes utilisant les gaz liquéfiés	20	7
5.	Coefficient K des engins en service	21-23	8
6.	Transfert d'un engin dans un autre pays.....	24	8
7.	Modifications acceptables des engins isothermes	25-26	8
8.	Essais de renouvellement à six et neuf ans des engins non autonomes.....	27	8
9.	Regroupement des annexes 2 et 3	28-29	9
10.	Révision de l'appendice 1 de l'annexe 1	30	9
B.	Nouvelles propositions	31-44	9
1.	Dispositions incomplètes ou dépassées	31-33	9
2.	Caisses à rideaux latéraux	34	10
3.	Engins frigorifiques à températures multiples.....	35-36	10
4.	Classification du matériel électrique	37	10
5.	Débit d'air déplacé par les ventilateurs de l'évaporateur	38	10
6.	Correction ou suppression d'une disposition transitoire	39	11
7.	Définition des denrées périssables.....	40-42	11
8.	Mesures de température dans les citernes à deux compartiments	43-44	11
VII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	45-46	11
1.	Positionnement des instruments d'enregistrement de la température	46	11
VIII.	Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)	47	12
IX.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour).....	48-50	12
X.	Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)	51	12
XI.	Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)	52	13
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	53-57	13
1.	Utilisation des règles techniques pour protéger les marchés intérieurs.....	53	13
2.	Marquage des véhicules transportant des marchandises dangereuses présentant un risque d'asphyxie	54	13
3.	Profils par pays de produits relevant de l'ATP	55	13

4.	Dates de la soixante-neuvième session	56	13
5.	Hommages	57	14
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)	58	14
Annexes			
I.	Propositions d'amendements à l'ATP		15
II.	Rectification de l'ATP		16
III.	Ajouts au Manuel ATP.....		17
IV.	Projet de programme de travail pour 2014-2015.....		18
V.	Réponse de l'Espagne à la lettre adressée par la Sous-Commission de l'IIF (document informel INF. 3)		20

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a tenu sa soixante-huitième session du 22 au 25 octobre 2012, sous la présidence de M. T. Nobre (Portugal) et la vice-présidence de MM. E. Devin (France) et K. de Putter (Pays-Bas).

2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie et Ukraine. Une organisation intergouvernementale, l'Institut international du froid (IIF), et deux organisations non gouvernementales, l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI), étaient aussi représentées.

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

Documents: ECE/TRANS/WP.11/225
ECE/TRANS/WP.11/225/Add.1.

Documents informels: INF.1 et INF.2 (Secrétariat).

3. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/225 et -/Add.1) a été adopté tel qu'il a été modifié par le document INF.1 afin de tenir compte des documents informels INF.1 à INF.13. Le Groupe de travail a été informé que le document ECE/TRANS/WP.11/2012/11 avait été retiré.

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

A. Comité des transports intérieurs (CTI)

Document: ECE/TRANS/224.

4. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la soixante-quatorzième session du CTI (Genève, 28 février-1^{er} mars 2012).

5. Le Groupe de travail a été informé que l'examen par les gouvernements de la réforme de la CEE de 2005 allait probablement se traduire par un redéploiement des ressources en faveur des activités hautement prioritaires. Les résultats de cet examen devraient être annoncés lors de la prochaine session de la Commission économique pour l'Europe, en avril 2013.

B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7)

6. Le Groupe de travail a été informé des travaux récemment menés par le WP.7 en vue de l'élaboration de normes de qualité commerciale pour les produits agricoles. Pour plus de renseignements, prière de se reporter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

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

A. Institut international du froid (IIF)

Document informel: INF.12 (IIF).

7. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion que la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF a tenue à Munich, du 8 au 10 mai 2012. Les recommandations formulées par cette réunion seront examinées au titre des points de l'ordre du jour pertinents. La prochaine réunion de la Sous-Commission se tiendra à Paris, préalablement à la deuxième Conférence internationale sur la durabilité et la chaîne du froid (2 au 4 avril 2013).

B. Transfrigoroute International

8. M. J. Grealy, représentant de Transfrigoroute International, a informé le Groupe de travail que son organisation travaillait actuellement à l'élaboration d'un instrument de calcul des dimensions des engins à températures multiples qui serait mis à la disposition des stations d'essai ainsi qu'à un examen de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP.

C. Comité européen de normalisation (CEN)

Document informel: INF.18 (Allemagne).

9. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement de l'élaboration d'une norme sur les méthodes d'essai concernant les équipements de refroidissement des moyens de transport isothermes, qui a été entreprise par le Groupe de travail CEN/TC 113/WG 13, et des activités que mène le Comité CEN/TC 413 en vue d'élaborer une norme sur les méthodes d'essai et les prescriptions applicables aux moyens de transport isothermes. En outre, il a informé le Groupe de travail que la révision de la norme EN 12830:1999 concernant les enregistreurs de température faisait l'objet d'un vote.

V. État et mise en œuvre de l'Accord ATP (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

10. Le nombre de Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) est passé à 47 depuis l'adhésion du Tadjikistan, en décembre 2011 et du Kirghizistan, en octobre 2012.

B. État des amendements

11. Le Groupe de travail a été informé que les propositions d'amendement à l'ATP, adoptées à sa soixante-sixième session, en 2010 (ECE/TRANS/WP.11/222, annexe I) avaient été considérées comme acceptées, le 11 mai 2012, et entreraient en vigueur le 11 novembre 2012.

12. Les corrections apportées à l'article 2 et au modèle d'attestation de conformité adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-septième session, en 2011 (ECE/TRANS/WP.11/224, annexe II) avaient été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 28 novembre 2011 (C.N.759.2011.TREATIES-3) et étaient devenues effectives le 26 février 2012.

13. Les propositions d'amendement à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à sa soixante-septième session, en 2011 (ECE/TRANS/WP.11/224, annexe I) avaient été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU, le 23 décembre 2011 (C.N.807.2011.TREATIES-8). Le 22 mai 2012, le Gouvernement allemand, en vertu du paragraphe 2 b) de l'article 18 de l'ATP, avait informé le Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter les propositions, mais que les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore réunies (C.N.274.2012.TREATIES-2). Par conséquent, les amendements ne seront considérés comme acceptés que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois courant à partir de l'expiration du délai des six mois prévus pour la notification initiale (c'est-à-dire avant le 23 mars 2013), le Gouvernement allemand ne présente pas d'objection aux propositions d'amendement. L'entrée en vigueur se produirait donc en septembre 2013. Le secrétariat a indiqué qu'une version récapitulative mise à jour de l'ATP serait établie une fois les amendements acceptés.

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

14. La liste à jour des autorités compétentes et des stations d'essai peut être consultée à l'adresse Internet suivante: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp11/teststations.pdf>.

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

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/6 (Secrétariat).

Documents informels: INF.5 et INF.7 (Secrétariat).

15. Le Groupe de travail a remercié les pays qui ont répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP, en 2011: Bosnie-Herzégovine, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie et Suède. Le nombre des réponses a toutefois été considéré comme insuffisant sachant que, comme souligné par le représentant de la France, les pays ont l'obligation de répondre au questionnaire. En outre, les participants ont soulevé le problème des faux certificats.

16. Le Groupe de travail a pris note des réponses à un questionnaire établi par le secrétariat, dans lequel les pays devaient indiquer les mesures qu'ils prennent actuellement pour faire appliquer l'ATP et s'ils procèdent à des contrôles routiers. Ainsi que cela avait été proposé dans le document informel INF.5, le Groupe de travail a décidé d'ajouter un point à son ordre du jour, au titre duquel les pays pourraient échanger les solutions qu'ils ont trouvées pour que l'ATP soit mieux appliqué.

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

A. Propositions en suspens

1. Modification de l'appendice 1 de l'annexe 1

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/2 (Pays-Bas).

17. Le Groupe de travail a adopté une version révisée du paragraphe 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 qu'il avait déjà acceptée à sa soixantième session, en 2004, ainsi qu'une petite modification, proposée pendant la réunion, qui précise qu'une plaque de conformité ne peut être apposée sur un engin que s'il existe une attestation de conformité valable (voir annexe I). La proposition a été adoptée par 13 voix pour (Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne et Serbie) et aucune voix contre.

2. Introduction d'un certificat d'examen de type

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2009/11/Rev.2 (France)
ECE/TRANS/WP.11/2009/11/Rev.2/Add.1 (France).

18. Plusieurs représentants ont souscrit à la proposition qui, selon eux, devrait permettre aux procès-verbaux d'essai de gagner en uniformité et en transparence. D'autres, en revanche, ont mis en doute les avantages juridiques et pratiques d'un certificat d'examen de type. D'aucuns ont fait remarquer que la norme ISO 17025 sur l'agrément des laboratoires d'essais n'était pas encore obligatoire dans l'ATP. La proposition a recueilli 2 voix pour (Espagne et France) et 3 voix contre (Allemagne, Danemark et Norvège).

3. Mesure de la surface extérieure des fourgons

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/4 (Royaume-Uni).

19. Le représentant de l'Allemagne a déclaré que cette question faisait déjà l'objet d'une norme allemande. D'aucuns ont en outre fait remarquer que certains calculs présentés dans le document devaient encore être vérifiés. À la lumière des observations faites, les représentants de l'Allemagne et du Royaume-Uni ont été chargés d'établir ensemble un nouveau document pour la prochaine session.

4. Mesure de la puissance frigorifique des systèmes utilisant les gaz liquéfiés

Document: ECE/TRANS/WP.11/2011/15 (France).

Document informel: INF.14 (France) (soixante-septième session).

20. Le Groupe de travail a noté que la proposition n'avait pas subi de modification depuis la dernière session et que le document supplémentaire annoncé par la France n'avait pas été reçu. Le représentant de la France a expliqué qu'il n'avait pas été en mesure d'établir le document en question car il n'avait reçu aucune nouvelle observation ou contribution. Il a demandé aux pays de lui faire parvenir leurs observations afin qu'il puisse préparer une proposition révisée pour la prochaine session.

5. Coefficient K des engins en service

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/13 (Transfrigoroute International).

21. Le Groupe de travail a pris note de la position de Transfrigoroute International concernant le coefficient K des engins en service et de la proposition de supprimer les mots «doit être obligatoirement» au paragraphe 2 de l'annexe 1 de l'ATP ainsi qu'aux paragraphes 3 et 4. Transfrigoroute International a fait valoir, avec le soutien de plusieurs délégations, que des coefficients K de 0,40 et 0,70 W/m² n'étaient pas réalistes pour des engins en service, compte tenu du coefficient de vieillissement de 5 % par an.

22. Tout en reconnaissant que les engins en service subissent un vieillissement, d'autres représentants ont estimé que ces coefficients K devaient s'appliquer à tous les engins et pas seulement aux engins neufs. Ils ont fait valoir que les engins devaient être conçus compte tenu du coefficient de vieillissement et que, à la lumière des préoccupations environnementales d'aujourd'hui, il fallait donner la priorité aux économies d'énergie et à l'efficacité des matériaux d'isolation.

23. Sur le point de savoir si le Groupe de travail devait se déclarer en faveur d'une future proposition d'amendement fondée sur un coefficient de vieillissement de 5 %, un vote informel a montré que 5 pays voteraient pour, 6 contre et 6 s'abstiendraient.

6. Transfert d'un engin dans un autre pays

Document informel: INF.14 (France).

24. Certains pays ont fait état de difficultés en cas de transfert d'un engin d'un pays à un autre. La proposition visait donc à clarifier les termes «immatriculé ou enregistré» et à modifier la période de validité de l'attestation provisoire dans le cas où un engin était transféré pendant trois à six mois dans un autre pays. Il a été demandé à la France de présenter un document officiel sur cette question pour la soixante-neuvième session.

7. Modifications acceptables des engins isothermes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/15 (Allemagne).

Document informel: INF.15 (Allemagne).

25. La proposition visant à permettre d'apporter à un engin des modifications internes mineures sans avoir à effectuer un nouvel essai a été révisée durant la session pour tenir compte des observations qui avaient été formulées.

26. Le Groupe de travail a considéré que des informations plus détaillées étaient nécessaires sur le calcul des volumes d'isolant et que ceci pourrait être mentionné dans le Manuel ATP. La question du périmètre des joints devait aussi être clarifiée. Le Groupe de travail a demandé à l'Allemagne de présenter un document révisé sur ce point pour la soixante-neuvième session.

8. Essais de renouvellement à six et neuf ans des engins non autonomes

Document: ECE/TRANS/WP.11/2011/16/Rev.1 (France).

27. Il a été précisé que la proposition portait sur l'engin frigorifique dans le cas où le compresseur était entraîné par le moteur du véhicule, mais ne visait pas les conteneurs et les semi-remorques. Le résultat du vote a été de 12 voix pour (Belgique, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie et Slovaquie) et une voix contre (Allemagne). Expliquant son vote, l'Allemagne a fait valoir qu'il fallait préciser les durées de descente en température.

9. Regroupement des annexes 2 et 3

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/7 (Fédération de Russie).

28. Un certain nombre de représentants ont estimé qu'il fallait compléter la proposition en y ajoutant une étude des incidences économiques et des dispositions transitoires, surtout s'il s'avérait nécessaire d'équiper les véhicules d'enregistreurs de température. La représentante de la Fédération de Russie a dit qu'il serait difficile d'analyser les incidences économiques parce que, dans son pays, un même engin pouvait servir pour des denrées réfrigérées ou congelées et elle a demandé l'aide d'autres pays pour mettre au point une analyse coûts-avantages. La représentante du Danemark a indiqué qu'elle n'avait pas d'objection à formuler concernant la proposition en tant que telle mais qu'elle souhaitait réagir par rapport à la déclaration figurant en introduction concernant le champ d'application de l'Accord. Elle a souligné que le principal objectif de l'Accord devait être la sécurité alimentaire et que les extensions éventuelles devaient être fondées sur la nécessité d'assurer la sécurité alimentaire.

29. Il a été demandé à la Fédération de Russie de présenter un document révisé pour la soixante-neuvième session en tenant compte des observations formulées.

10. Révision de l'appendice 1 de l'annexe 1

Document informel: INF.10 (Pays-Bas).

30. Le Groupe de travail a pris note de l'état d'avancement des travaux entrepris par les Pays-Bas pour réviser l'appendice 1, jugé dépassé, de l'annexe 1 de l'ATP. Dans le cadre de ces travaux, un certain nombre de questions avaient été soulevées et elles avaient été traitées dans le document ECE/TRANS/WP.11/2012/10. Le représentant des Pays-Bas a formulé l'espoir qu'il serait possible d'organiser au début de 2013 une réunion du groupe de travail informel sur la révision de l'appendice 1 de l'annexe 1.

B. Nouvelles propositions

1. Dispositions incomplètes ou dépassées

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/10 (Pays-Bas).

31. Le Groupe de travail a commencé par examiner la question de savoir si des mesures étaient nécessaires pour prouver l'authenticité de la plaque d'attestation ATP. Selon le paragraphe 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1, une plaque d'attestation devait être «acceptée au même titre qu'une attestation ATP», mais les pays ne s'accordaient pas tous à penser que la plaque ATP devait être délivrée par l'autorité compétente ou par un organisme habilité à cet effet par l'autorité compétente.

32. Compte tenu des divergences de vues sur la question, le Groupe de travail a décidé que le meilleur moyen de traiter les questions soulevées par le document serait de recourir à un questionnaire, ce qui aiderait aussi à assurer la traçabilité des vues des divers pays.

33. Le Groupe de travail a décidé que le représentant des Pays-Bas établirait le questionnaire et que le secrétariat se chargerait de l'envoyer aux pays suffisamment tôt pour que les réponses puissent être examinées à la soixante-neuvième session.

2. Caisses à rideaux latéraux

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/3 (Pays-Bas).

34. Le Groupe de travail a estimé que les caisses à rideaux latéraux ne devaient pas être admises dans l'ATP et il a chargé les Pays-Bas d'élaborer pour la prochaine session une proposition d'amendement et une éventuelle solution de transition qui excluraient leur utilisation.

3. Engins frigorifiques à températures multiples

Documents: ECE/TRANS/WP.11/2012/1 (France)
ECE/TRANS/WP.11/2012/14 (France).

35. La proposition de la France, qui portait sur des procédures de test applicables aux engins à températures multiples en service, faisait suite aux procédures de test adoptées en 2011 pour les nouveaux engins à températures multiples. Le représentant de l'Allemagne a estimé qu'il convenait d'arrêter un nouveau modèle d'attestation de conformité tenant compte des différents compartiments avant d'adopter de nouvelles procédures de test. Le Groupe de travail a jugé néanmoins qu'il n'était pas trop tôt pour travailler à l'élaboration de dispositions relatives à la réalisation de nouveaux tests.

36. Dans sa seconde proposition, la France proposait que les marques de classement des engins à températures multiples soient ordonnées dans tous les différents compartiments dans le sens des aiguilles d'une montre, en commençant par le compartiment avant. Plusieurs délégations ont trouvé cette solution trop compliquée et étaient plutôt favorables à une solution plus simple, par exemple la mention «MT». La possibilité de placer ces marques à l'intérieur des engins a été étudiée. Le Président a soulevé la question de la reconnaissance de la plaque au même titre qu'une attestation de conformité. La France a été invitée à élaborer, pour la prochaine session, une nouvelle proposition tenant compte de l'ensemble des observations formulées.

4. Classification du matériel électrique

Document informel: INF.6 (France).

37. Plusieurs délégations se sont demandé si les engins fonctionnant à l'électricité disposaient actuellement d'une autonomie suffisante pour être utilisés en transport international. Pour sa part, le représentant de l'Allemagne a cité le cas de centres de distribution, dans le sud de l'Allemagne, qui utilisaient des groupes électriques pour approvisionner des supermarchés en Autriche et en Suisse. Le Groupe de travail a demandé à la France de soumettre, avec l'aide de la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF, une proposition plus détaillée à sa prochaine session.

5. Débit d'air déplacé par les ventilateurs de l'évaporateur

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/5 (Royaume-Uni).

38. Le Groupe de travail a pris note d'une proposition visant à modifier la deuxième phrase du paragraphe 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP, afin de préciser que le débit d'air déplacé par les ventilateurs de l'évaporateur d'un groupe frigorifique devait être mesuré. Tout en admettant que les résultats de cet essai étaient rarement utilisés, le Groupe de travail a recommandé qu'un groupe de travail informel restreint revoie la proposition pour la session suivante, en concertation avec la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF.

6. Correction ou suppression d'une disposition transitoire

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/8 (Secrétariat).

39. Le Groupe de travail a décidé de supprimer la disposition transitoire, devenue obsolète, figurant à la fin de l'appendice 1 de l'annexe 2 (voir annexe I).

7. Définition des denrées périssables

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/12 (Fédération de Russie).

40. La Fédération de Russie a fait valoir que de nombreuses denrées périssables n'étaient pas répertoriées dans les annexes 2 et 3 de l'ATP mais que cet inconvénient pourrait être corrigé en ajoutant une définition à l'article 3. Plusieurs délégations ont indiqué qu'elles n'étaient pas opposées à cette idée. Cependant, d'autres délégations ont fait valoir que l'Accord n'était pas censé couvrir tous les types de denrées périssables et que son principal objet était de garantir la sécurité des aliments destinés à la consommation humaine et non d'éviter le gaspillage.

41. La proposition a obtenu 8 voix pour (Belgique, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, Italie, Portugal, Slovaquie et Ukraine) et 4 voix contre (Allemagne, États-Unis d'Amérique, Norvège et Royaume-Uni).

42. La Fédération de Russie a été invitée à analyser les observations formulées par les pays au cours des débats et à revoir le document pour la prochaine session.

8. Mesures de température dans les citernes à deux compartiments

Document informel: INF.9 (Pays-Bas).

43. Le Groupe de travail a approuvé la correction, dans la version anglaise, du paragraphe 2.2.4 b) de l'appendice 2 de l'annexe 1 en ce qui concerne l'emplacement des instruments de mesure de la température dans les citernes (voir annexe II), et a chargé le secrétariat de soumettre cette correction à la Section des traités de l'ONU.

44. Le Groupe de travail a en outre chargé le secrétariat de faire parvenir les projets d'amendements qu'il avait adoptés, et qui étaient contenus dans l'annexe I du présent rapport, à la Section des traités de l'ONU aux fins de notification officielle aux Parties contractantes à l'ATP.

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

45. Le Groupe de travail a été informé que la dernière version du Manuel ATP pouvait être consultée sur le site Web de la Division des transports, en langues anglaise, française et russe, à l'adresse suivante: http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html.

1. Positionnement des instruments d'enregistrement de la température

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/9 (Fédération de Russie).

Document informel: INF.16 (Fédération de Russie).

46. Dans sa proposition, la Fédération de Russie demande que de nouvelles observations soient ajoutées à l'appendice 1 de l'annexe 2 du Manuel ATP, concernant l'emplacement et la protection des instruments d'enregistrement de la température. La proposition a été révisée pendant la session et adoptée par le Groupe de travail (voir annexe III).

VIII. Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.11/2012/12 (Fédération de Russie).

47. Le Groupe de travail a rappelé la discussion qu'il avait eue au sujet de la proposition d'adjonction d'une définition des denrées périssables dans l'Accord, dont il est rendu compte aux paragraphes 40 à 42 du présent rapport.

IX. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour)

Document informel: INF.4 (Secrétariat).

48. À sa soixante-septième session, le Groupe de travail avait créé, avec l'aide du secrétariat, un groupe de travail informel composé de l'Allemagne, de l'Espagne, des États-Unis d'Amérique, de la France, du Portugal, de l'Institut international du froid et de Transfrigoroute international, qui était chargé de lui soumettre des propositions relatives à la mise au point d'un programme de travail sur les aspects environnementaux du transport frigorifique. Un questionnaire avait été envoyé au groupe pour lui faciliter la tâche. Les réponses ont montré que l'examen des questions d'environnement par le Groupe de travail pourrait être amélioré si l'on définissait un centre d'intérêt et si l'on entrait plus dans le détail, éventuellement avec l'aide d'exposés que feraient les experts. Les réponses ont montré aussi une préférence pour la collaboration avec d'autres organismes spécialisés dans ce domaine, comme l'Institut international du froid et Transfrigoroute international. En outre, l'Allemagne avait recommandé que les aspects environnementaux continuent d'être examinés à un niveau informel au sein du Groupe de travail.

49. Le Groupe de travail a examiné la question de la future interdiction des fluides frigorigènes et des adaptations qu'elle entraînerait, notamment de nouveaux essais pour le matériel ATP. Transfrigoroute international a fait remarquer que l'étiquetage énergétique était possible sur les caisses et les systèmes de réfrigération lorsqu'ils étaient séparés mais était plus problématique lorsque les deux étaient combinés.

50. Le Groupe de travail a pris note de la suggestion de la France tendant à ce qu'à l'avenir toutes les propositions de modification de l'ATP soient accompagnées d'une évaluation de leur incidence sur l'environnement, outre les justifications en matière de coût, de faisabilité et d'application déjà demandées. Le secrétariat a été prié d'établir une proposition en ce sens pour la prochaine session. Le secrétariat a précisé qu'il se mettrait en rapport avec le groupe de travail informel pour voir comment faire avancer les travaux avant la prochaine session.

X. Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour)

Document informel: INF.11 (Secrétariat).

51. Le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour 2014-2015 (voir annexe IV). Il a été décidé que la CLCCR devrait être ajoutée aux organisations avec lesquelles le Groupe de travail coopérait.

XI. Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)

52. Le Groupe de travail a élu M. Telmo Nobre (Portugal) Président et MM. Eric Devin (France) et Kees de Putter (Pays-Bas) Vice-Présidents pour sa soixante-neuvième session, en 2013. Le Groupe de travail a remercié le Bureau et le secrétariat pour le travail qu'ils avaient accompli.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

1. Utilisation des règles techniques pour protéger les marchés intérieurs

Documents informels: INF.3 (IIF)
INF.17 (Espagne).

53. Le Groupe de travail a pris note de la lettre envoyée par la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF à propos des États qui utilisent les règles techniques de l'ATP visant à protéger leur marché intérieur des importations d'engins réfrigérés. L'Espagne a demandé que la réponse qu'elle a faite à cette lettre soit annexée au présent rapport (voir annexe V).

2. Marquage des véhicules transportant des marchandises dangereuses présentant un risque d'asphyxie

Document informel: INF.8 (Secrétariat).

54. Le Groupe de travail a pris note des nouvelles dispositions contenues dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), relatives au marquage des véhicules et des conteneurs transportant des marchandises dangereuses présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement, comme la neige carbonique, l'azote (liquide réfrigéré) ou l'argon (liquide réfrigéré) (voir l'ADR 2013, par. 5.5.3). Ces dispositions sont aussi destinées à s'appliquer aux wagons, véhicules et conteneurs transportés par rail ou par voie maritime.

3. Profils par pays de produits relevant de l'ATP

Document informel: INF.13 (Secrétariat).

55. Le Groupe de travail a pris note des préparatifs menés par le secrétariat en vue de l'établissement de profils par pays de produits relevant de l'ATP sur la base des données commerciales de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture. Le Groupe de travail a recommandé que les données soient présentées en tonnes mais aussi en dollars et a indiqué qu'il serait intéressant de connaître le pourcentage de fruits et de légumes transportés dans des engins ATP. Le représentant des États-Unis d'Amérique a précisé que le Département de l'agriculture de son pays publiait des données statistiques qui pourraient être intéressantes.

4. Dates de la soixante-neuvième session

56. Le Groupe de travail a été informé que les dates du 8 au 11 octobre 2013 avaient été retenues pour sa soixante-neuvième session. La date limite pour la soumission de documents est fixée au 5 juillet 2013.

5. Hommages

57. Le Groupe de travail a appris que M. Geron Johansson avait été appelé à de nouvelles tâches dans son administration et qu'il ne siégerait donc plus en tant que Président à la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF. Le Groupe de travail a exprimé ses profonds remerciements à M. Johansson, qui occupait ce poste depuis de nombreuses années et qui a contribué utilement aux travaux du Groupe.

XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)

58. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-huitième session en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Propositions d'amendements à l'ATP

1. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3

Remplacer le texte existant par ce qui suit:

«3. Une attestation de conformité aux normes sera délivrée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin doit être immatriculé ou enregistré. Cette attestation devra être conforme au modèle reproduit à l'appendice 3 de la présente annexe.

L'attestation de conformité sera à bord de l'engin au cours du transport et sera présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Toutefois, si une plaque d'attestation de conformité identique à celle qui est reproduite à l'appendice 3 de la présente annexe est apposée sur l'engin, elle sera acceptée au même titre qu'une attestation de conformité. Une plaque d'attestation ne pourra être apposée sur l'engin que lorsqu'il existe une attestation de conformité valable. Les plaques d'attestation de conformité seront déposées dès que l'engin cessera d'être conforme aux normes prescrites dans la présente annexe.

Si l'engin est transféré dans un autre pays qui est Partie contractante à l'ATP, il sera accompagné des documents ci-après, afin que l'autorité compétente du pays dans lequel il sera immatriculé ou enregistré puisse délivrer une attestation de conformité:

a) dans tous les cas le procès verbal d'essai de l'engin lui-même ou, s'il s'agit d'un engin fabriqué en série, de l'engin de référence;

b) dans tous les cas, l'attestation de conformité délivrée par l'autorité compétente du pays de fabrication ou, s'il s'agit d'engins en service, l'autorité compétente du pays d'immatriculation. Cette attestation sera traitée comme une attestation provisoire, valable, si nécessaire, pour trois mois;

c) s'il s'agit d'un engin fabriqué en série, la fiche des spécifications techniques de l'engin pour lequel il y a lieu d'établir l'attestation, délivrée par le constructeur de l'engin ou son représentant dûment accrédité (ces spécifications devront porter sur les mêmes éléments que les pages descriptives relatives à l'engin qui figurent dans le procès-verbal d'essai et devront être rédigées dans au moins une des langues officielles).

Si l'engin transféré avait déjà été mis en service, il peut faire l'objet d'un examen visuel pour vérifier sa conformité avant que l'autorité compétente du pays dans lequel il doit être immatriculé ou enregistré délivre une attestation de conformité.»

2. Annexe 2, appendice 1

Supprimer le cinquième paragraphe.

Annexe II

Rectification de l'ATP

1. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 2.2.4 b)

Ne concerne pas la version française.

Annexe III

Ajouts au Manuel ATP

1. Ajouter les nouvelles observations suivantes à l'annexe 2, appendice 1:

«4. Dans la mesure du possible, le dispositif de mesure de l'appareil doit être installé à l'intérieur de la caisse de l'engin de transport dans la zone où la température de l'air est la plus élevée, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'annexe 2 de l'ATP:

- Dans le cas d'une diffusion de l'air froid par le haut – à proximité (à gauche ou à droite) de l'ouverture la plus éloignée du groupe frigorifique, en bas de celle-ci;
- Dans le cas d'une diffusion de l'air froid par le bas – au centre de la partie supérieure de l'ouverture la plus éloignée du groupe frigorifique.

5. Il est nécessaire de protéger le dispositif de mesure convenablement afin d'éviter tout dommage dû à des pièces mobiles ou au contact avec des colis lors des opérations de chargement et de déchargement, ou au déplacement ou à la chute partielle ou totale d'une pile de colis lors du transport.

Le moyen utilisé pour protéger le dispositif de mesure (par exemple, un boîtier placé entre des parties saillantes contiguës de la paroi intérieure de la caisse) ne doit pas avoir d'incidence sur la précision de la mesure de la température ambiante à l'intérieur de l'engin de transport.».

(ECE/TRANS/WP.11/226, par. 46)

Annexe IV

Projet de programme de travail pour 2014-2015

Sous-programme: 02 Transports

Module 12

Transport de denrées périssables

<i>Description du module (facultatif)</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<p>Les principaux objectifs de ce module sont les suivants:</p> <p>Prendre et mettre en œuvre des mesures visant à accroître la préservation de la qualité des denrées périssables lors de leur transport, en particulier au cours des transports internationaux;</p> <p>Promouvoir la facilitation du transport international des denrées périssables par une harmonisation des prescriptions et règles y relatives ainsi que des procédures administratives et de la documentation auxquelles ce transport est soumis;</p> <p>Développer et mettre à jour l'Accord européen relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), conclu à Genève en 1970;</p> <p>Assurer l'harmonisation de l'ATP avec d'autres instruments juridiques pertinents régissant le transport des denrées périssables élaborés dans le cadre d'autres instances;</p> <p>Principales activités de la Division des transports:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fournir des services de secrétariat au Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11); • Publier des versions mises à jour de l'ATP et du Manuel ATP; • Organiser des activités, notamment des ateliers, visant à renforcer la mise en œuvre de l'ATP et à promouvoir l'adhésion d'autres États; • Coopérer avec les gouvernements et d'autres intervenants (organisations intergouvernementales et non gouvernementales) dans le domaine du transport réfrigéré. 	<p>Renforcement et mise à jour des prescriptions internationales régissant le transport des denrées périssables</p>

Produits/activités

a) Réunions et documents correspondants

12.1 Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11): soixante-dixième session (dates à décider en 2014), soixante et onzième session (dates à décider en 2015).

Rapports des sessions annuelles du WP.11; documents concernant l'échange d'informations relatives à l'application de l'ATP; propositions d'amendements à l'ATP et à ses annexes; propositions d'ajouts au Manuel ATP; propositions relatives à la possible extension de la portée de l'ATP; programme de travail et évaluation bisannuelle.

b) Publications et autres supports d'information

12.2 Publication de l'ATP de 2015.

12.3 Mises à jour du Manuel ATP sur le site Web de la Division des transports.

c) Coopération technique

12.4 Activités, notamment un éventuel atelier, visant à renforcer l'application de l'ATP, à promouvoir l'adhésion de pays appartenant à la région de la CEE ou non, et à réduire les effets sur l'environnement du transport réfrigéré.

12.5 Coopération avec d'autres organisations actives dans le domaine du transport réfrigéré, notamment l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques, l'Institut international du froid et Transfrigoroute International.

Annexe V

Réponse de l'Espagne à la lettre adressée par la Sous-Commission de l'IIF (document informel INF. 3)

1. Comme suite aux préoccupations exprimées par la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'Institut International du Froid (IIF) dans sa lettre datée du 18 juin 2012, l'Espagne souhaite apporter les précisions suivantes:

2. L'autorité compétente chargée, en Espagne, de l'application de l'ATP, a mis en place une procédure de contrôle conforme à l'annexe 1 de l'Accord et aux appendices y relatifs, entrée en vigueur à compter du 1^{er} août 2011.

3. Selon cette procédure, au même titre qu'un engin ATP fabriqué localement est envoyé à la station d'essai officielle de Getafe (Madrid) aux fins de la vérification de son coefficient K, conformément aux dispositions de la section 2 de l'annexe 1, appendice 2, de l'ATP, un certain nombre d'engins spéciaux arrivant en Espagne en provenance d'autres États parties à l'ATP doivent également subir une vérification du coefficient K. Une sélection est opérée, de manière que les essais soient effectués sur le même nombre d'engins espagnols que d'engins en provenance d'autres pays.

4. De ce fait, depuis le 1^{er} août 2011, la station d'essai officielle vérifie le coefficient K d'un échantillon d'engins espagnols, qu'ils soient neufs ou en service. Depuis la fin 2011, un échantillon aléatoire et représentatif d'engins en provenance d'autres États parties à l'ATP, dont le nombre ne peut pas dépasser celui des engins espagnols, doivent être soumis à vérification de leur coefficient K ou seront soumis à cette vérification ultérieurement, selon que de besoin.

5. Pour ce faire, il a été décidé de faire figurer, sur les attestations ATP délivrées aux engins provenant d'autres États parties à l'ATP, la mention: «La station d'essai procédera à la vérification du coefficient K à l'occasion du prochain contrôle.». Cela ne veut pas dire que tous les engins assortis d'une attestation comportant cette mention seront nécessairement soumis à cette vérification, mais qu'ils pourraient avoir à subir ce contrôle, selon le nombre d'engins espagnols dont le coefficient K devra être vérifié au cours de l'année.

6. À titre d'exemple, en 2011, sur un total de 412 engins arrivés d'autres États parties à l'ATP, seul un a été soumis à vérification de son coefficient K et 20 autres tout au plus subiront cette vérification à l'occasion du renouvellement de leur attestation ATP. Et ce car durant l'année 2011, la station d'essai officielle a vérifié le coefficient K de seulement 21 engins espagnols. Le reste des engins provenant d'autres États parties à l'ATP (soit 391 unités), ne sera l'objet d'aucune vérification; des experts les soumettront, en cas de nécessité, à un nouvel essai, conformément au paragraphe 5 de l'annexe 1, appendice 2, de l'ATP.

7. Enfin, l'Espagne informe les membres du WP.11, pour lever tout malentendu du type de ceux qui sont nés de la lettre de la Sous-Commission de l'IIF, qu'à partir du 31 décembre 2012, elle appliquera une nouvelle procédure de sélection afin de contrôler tous les types d'engins, les engins espagnols comme ceux provenant d'autres États parties à l'ATP, indépendamment de leur date de construction. Par conséquent, à compter du 31 décembre 2012, il ne sera plus fait mention de la vérification du coefficient K à l'occasion du prochain contrôle sur les attestations ATP que délivrera l'autorité compétente espagnole.

8. Dès l'an prochain, avec cette procédure, qui doit être équitable, proportionnée et aléatoire, mais aussi conforme à l'annexe 1 de l'ATP et aux appendices y relatifs, la station d'essai officielle vérifiera le coefficient K du même nombre d'engins espagnols que d'engins en provenance d'autres États parties à l'ATP.
