



Conseil Economique
et Social

RESTREINT

TRANS/WP11/184
15 novembre 1991

Original : FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail du transport
des denrées périssables

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA QUARANTE-SEPTIEME SESSION
(4-7 novembre 1991)

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Election du Bureau	3
Débats du Comité des transports intérieurs qui intéressent les travaux du Groupe de travail	4
Activités des autres organes subsidiaires de la CEE ainsi que d'autres organisations internationales qui s'occupent des problèmes intéressant le Groupe de travail du transport des denrées périssables	5 - 11

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
Mise en oeuvre de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)	12 - 15
a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'accord	12 - 13
b) Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès-verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP ...	14 - 15
Amendements à l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) qui sont entrés en vigueur	16 - 18
Propositions d'amendements à l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)	19 - 43
Paragraphe 1 de l'article 10	19 - 21
Paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1 (coefficient de vieillissement)	22 - 29
Annexe 1, Appendice 2, Paragraphes 6, 8, 10, 12, 18 et 27	30 - 38
Annexe 3	39 - 43
Mesures de la température des denrées alimentaires en cours de transport	44 - 56
Définition du terme "conteneur" aux fins de l'ATP	57 - 64
Transport des denrées périssables par route/air	65 - 73
Facilitation du transport des denrées périssables	74 - 80
Adoption de systèmes modulaires pour le transport des denrées périssables	81 - 87
Processus d'intégration en Europe et leurs éventuelles incidences sur l'application de l'ATP entre parties à l'Accord	88 - 91

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
Programme de travail	92
Questions diverses	93
Date de la prochaine réunion	94
Distribution des documents	95
Adoption du rapport	96
Annexe 1 - Amendements adoptés par le Groupe de travail, Annexe 1, Appendice 2	
Annexe 2 - Amendement au paragraphe 3 de l'annexe 1 Amendement à l'appendice 4 de l'annexe 1	
Annexe 3 - Annexe 3 à l'ATP Choix de l'équipement et des conditions de température pour le transport des denrées réfrigérées	
Annexe 4 - Projet de programme de travail pour 1992-1996	

* * *

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Les Etats membres de la CEE ci-après étaient représentés : Allemagne; Belgique; Danemark; Espagne; Etats-Unis d'Amérique; Finlande; France; Hongrie; Irlande; Italie; Norvège; Pays-Bas; Pologne; Portugal; République fédérale tchèque et slovaque; Royaume-Uni; Suède; Suisse; Union des Républiques socialistes soviétiques. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : Institut international du froid (IIF). Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Transfrigoroute International et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP11/183) a été adopté.

ELECTION DU BUREAU

3. M. M. de CLIPPEL (Belgique) a été élu Président et Mme N. MELIK (France) a été élue Vice-Présidente.

DEBATS DU COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS QUI INTERESSENT LES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL

4. Le Groupe de travail a pris note du débat du Comité des Transports intérieurs lors de sa cinquante-troisième session sur les activités du Groupe (ECE/TRANS/85, par. 154 à 160 et ECE/TRANS/85/Add.1)

ACTIVITES DES AUTRES ORGANES SUBSIDIAIRES DE LA CEE AINSI QUE D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES QUI S'OCCUPENT DES PROBLEMES INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES

5. Un membre du secrétariat a attiré l'attention du Groupe sur une proposition d'enquête transmise par l'IRU au Groupe de travail des statistiques des transports (TRANS/WP6/R.47). Cette enquête statistique vise à recueillir des renseignements sur le parc actuel de véhicules à moteur, remorques, semi-remorques et caisses mobiles utilisés pour le transport de denrées périssables.

6. Un autre membre du secrétariat a également relevé le problème de la largeur admise des camions utilisés pour le transport sous température contrôlée.

7. Cette largeur a été définie dans une directive de Bruxelles, reprise dans une résolution de la CEMT et a été fixée à 2,60 m pour les transports frigorifiques. Or il existe un mode de transport qui pour des raisons spécifiques s'effectue à une température supérieure à la température ambiante et qui utilise le même type de véhicule. Lorsque le coefficient K évoluera dans le temps, le véhicule sera déclassé et pourra continuer ce type de transport.

8. Le Groupe de travail a été invité à considérer ce problème dans le cadre de l'applicabilité de l'ATP et des conditions spécifiques aux véhicules concernés.

9. Le Groupe de travail de la normalisation des produits périssables et de l'amélioration de la qualité a tenu sa quarante-septième session du 30 octobre au 1er novembre 1991. Il a révisé 12 normes CEE/ONU afin de coordonner leurs caractéristiques de qualité commerciale avec les révisions ou amendements proposés par la Communauté économique européenne et par le Régime de l'OCDE pour l'application des normes internationales des fruits et légumes. Quatre projets de norme ont été adoptés en tant que nouvelles Recommandations. La Recommandation pour les pistaches décortiquées et les pistaches décortiquées pelées a été adoptée en tant que nouvelle norme, tout comme la norme Codex pour les jus de légumes. Cette norme avait été élaborée par le Groupe mixte CEE/Codex Alimentarius d'experts de la normalisation des jus de fruits.

10. Après examen de la portée et de l'application des normes CEE/ONU, le Groupe de travail, estimant que ses normes devaient s'appliquer au commerce international, a supprimé la formule "livrés au trafic entre pays européens et à destination de ces pays", dont on considérait dans le passé qu'elle pourrait éventuellement limiter les normes à un rôle régional. Le Groupe de travail a reconfirmé d'autre part que la Réunion d'experts de la coordination de la normalisation des fruits et légumes frais avait pour tâche d'élaborer, de réviser et de modifier les normes CEE/ONU, et le Régime de l'OCDE de s'occuper de leur application et de la confection de brochures explicatives sur leur interprétation.

11. Le rapport final du Groupe de travail sera distribué aux participants prochainement sous la cote AGRI/WP1/R.56.

MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)

a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'accord

12. Le secrétariat a indiqué qu'aucune nouvelle adhésion à l'ATP n'a été enregistrée au cours de l'année.

13. Le Président a souhaité la bienvenue aux délégations qui participent pour la première fois aux travaux du Groupe de travail.

b) Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP et dont les procès-verbaux d'essai pourraient servir pour la délivrance des attestations ATP

14. Le secrétariat a prié les représentants de lui fournir les changements intervenus aussi bien pour les stations d'essai que pour les autorités compétentes.

15. Les renseignements fournis seront publiés lors de la mise à jour du document TRANS/GE.11/R.76/Rev.1.

AMENDEMENTS A L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINS SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP) QUI SONT ENTRES EN VIGUEUR

16. Le Groupe de travail a été informé que les amendements suivants sont entrés en vigueur :

- L'amendement à l'annexe 2 de l'Accord (température des denrées surgelées et congelées), proposé par le Royaume-Uni, est entré en vigueur le 28 mars 1991.

- L'amendement à l'annexe 1 de l'Accord (épaisseur des parois latérales), proposé par la Suède, est entré en vigueur le 15 mai 1991.

- L'amendement à l'annexe 1, appendice 2 (certaines modifications au libellé des nouveaux procès-verbaux d'essai), proposé par la France et le Royaume-Uni, est entré en vigueur le 30 septembre 1990.

17. L'amendement à l'annexe 1, proposé par le Royaume-Uni (CN.9. Treaties-1 du 12 mars 1990) entrera en vigueur le 13 décembre 1991. Cet amendement est relatif aux paragraphes 1 et 4 de l'Appendice 1 de l'Annexe 1 ainsi qu'à l'Appendice 2 de l'Annexe 1 de l'ATP (Modifications de certains procès-verbaux d'essais reproduits dans le document E/ECE/810 - E/ECE/TRANS/563/Amend.1/Rev.1).

18. Le représentant de l'Allemagne a indiqué que son pays avait soumis au dépositaire les amendements aux paragraphes 52, 55, 59 et 60 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP (CN.190.1991.Treaties-2).

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS A L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE DENREES PERISSABLES ET AUX ENGINES SPECIAUX A UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)

a) Paragraphe 1 de l'article 10

19. La représentante de la France a déclaré que dans un souci de compromis elle faisait une proposition qui montre une évolution par rapport à la situation antérieure.

20. Cette proposition se présente ainsi :

Ajouter à la fin de l'article 10 :

"Les nouvelles parties contractantes qui adhèrent à l'ATP à partir du .. 1/ et qui font application de l'Article 10, paragraphe 1 ne pourront émettre d'objection aux projets d'amendements selon la procédure prévue par l'Article 18, paragraphe 2."

21. Le représentant des Etats-Unis a indiqué qu'il n'était pas en mesure de prendre position lors de la présente réunion et qu'il transmettrait au secrétariat la décision officielle de son pays.

Paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1 (coefficient de vieillissement)

22. Le représentant de l'IIF a indiqué que du fait de l'utilisation de nouveaux matériaux d'isolation, on ne peut connaître pour le moment, avec exactitude les nouveaux coefficients de vieillissement.

23. Le représentant de la France a déclaré que le contrôle de l'isothermie des véhicules en service, lorsqu'il est réalisé sur le terrain par des experts, conduit à effectuer des essais non normalisés, imprécis, non reproductibles et onéreux car ils conduisent à immobiliser pour l'exploitant son véhicule pendant une journée.

24. Il a estimé qu'il serait utile de compléter les dispositions du paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1 par des dispositions "minimales" à réaliser qui permettraient de dispenser d'essais en tunnel les véhicules dès lors que les conclusions de l'examen général de l'engin sur le terrain sont positives à l'échéance réglementaire et qu'en plus le coefficient K actualisé reste inférieur aux limites réglementaires.

1/ Date à laquelle cet amendement entrera en vigueur.

25. Depuis 15 ans la France a réalisé deux études statistiques relatives à l'évolution dans le temps du coefficient K de plusieurs milliers de véhicules. Une troisième étude est en cours depuis 5 ans, et se terminera en 1992. Elle concerne les véhicules de grande largeur intérieure.

26. Les coefficients d'actualisation du coefficient K qui ont été ainsi déterminés sont de 1,3 au bout de 6 ans d'exploitation et 1,5 à l'échéance de 9 ans. Des coefficients d'actualisation comparables sont appliqués également dans d'autres pays de la Communauté économique européenne. Ces coefficients sont des compromis appliqués aux échéances réglementaires quels que soient les modes de transport.

27. L'objectif est de dispenser d'essais en tunnel 80 % des véhicules dont le coefficient K actualisé par calcul reste inférieur aux limites réglementaires. Les valeurs de ces coefficients d'actualisation sont susceptibles d'être revus à la lumière de nouvelles expérimentations.

28. Un projet d'amendement de l'alinéa V du paragraphe 29 à l'ATP pourrait être envisagé. Cet alinéa pourrait être remplacé par la phrase suivante :

"V) L'épaisseur des parois et le calcul du coefficient K actualisé par les coefficients de : [1,3] à la première échéance dès 6 ans et de [1,5] à l'échéance suivante de 9 ans."

29. Le groupe de travail a décidé de maintenir cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session et a prié les délégations de faire parvenir leurs observations sur la question au secrétariat.

Annexe 1, Appendice 2, Paragraphes 6, 8, 10, 12, 18 et 27

30. Lors de sa quarante-sixième session, le groupe de travail avait adopté en principe un amendement au paragraphe 6 de l'appendice 2, Annexe 1 de l'ATP (TRANS/WP11/182, Annexe 1).

31. Sur proposition de l'IIF, le Groupe de travail a repris la discussion sur le paragraphe 6, à la lumière des derniers travaux réalisés au sein de l'Institut International du Froid.

32. Une nouvelle formulation du paragraphe 6 a été adoptée et figure à l'annexe 1 du présent rapport.

33. La représentante de la France a présenté une proposition concernant la température moyenne de la chambre isotherme et celle des parois de la caisse des engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires, pendant toute la durée de l'essai (TRANS/WP11/R.24).

34. Elle a préconisé l'alignement du paragraphe 18 de l'appendice 2 sur le paragraphe 8 de la même annexe.

35. Le Groupe de travail a adopté un nouveau texte pour le paragraphe 18 tel qu'il est reproduit en annexe au présent rapport (Annexe 1).

36. Le représentant de l'Allemagne s'est engagé à soumettre au dépositaire l'annexe 1 du présent rapport, annexe contenant les amendements aux paragraphes 6, 8, 10, 12, 18 et 27 de l'appendice 2 de l'Annexe 1 de l'ATP.

37. Le représentant de la France a proposé un projet d'amendement (voir Annexe 2 au présent rapport) qui permettrait de maintenir les véhicules de 2,60 m de largeur extérieure, et plus particulièrement les engins frigorifiques en service, en exploitation pour le transport des produits surgelés même si le coefficient K de la caisse a dépassé les limites réglementaires de la classe IR.

38. Le Groupe de travail a décidé de garder cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session et a prié les délégations de présenter leurs contributions à ce sujet, au secrétariat.

Annexe 3

39. Lors de sa quarante-sixième session, le Groupe de travail a défini des températures maximales pour les différentes rubriques de denrées réfrigérées avec toutefois la valeur de +2°C qui est restée entre crochets pour les poissons, les mollusques et les crustacés préemballés et non traités. Certaines délégations ont estimé que cette température est trop basse pour une maîtrise adéquate de la température et qu'il faudrait garder à l'esprit le respect du point 4 de l'Annexe 3 qui stipule qu'il ne doit pas y avoir de congélation en un point quelconque de la cargaison.

40. D'autres délégations ont rappelé les exigences liées à l'hygiène alimentaire et notamment aux risques microbiologiques. La délégation du Royaume-Uni a pour sa part souligné qu'il s'agissait essentiellement d'un problème lié à la qualité.

41. Le Groupe de travail a décidé de supprimer les crochets mentionnés plus haut autour de + 2°C avec toutefois des réserves exprimées par les représentants du Royaume-Uni et de la Norvège.

42. Le représentant de la France a indiqué que la technique permet d'éviter de congeler en surface les denrées tout en maîtrisant une température maximale de 0°C au-dessus du chargement. Pour cela, il convient d'une part de placer la sonde du thermostat au soufflage de l'évaporateur au lieu de la placer à l'aspiration et d'autre part de maintenir une ventilation en régime maximal pendant tout le transport. Ces transformations définitives des groupes frigorifiques de série sont réalisées couramment pour les transport des fruits et des légumes fragiles.

43. Le Groupe reprendra l'examen de cette annexe telle qu'elle est reproduite à l'Annexe 3 de son présent rapport, lors de sa prochaine session.

MESURES DE LA TEMPERATURE DES DENREES ALIMENTAIRES EN COURS DE TRANSPORT

44. Le représentant du Royaume-Uni a souligné l'intérêt que son pays porte à cette question étudiée dans les documents qu'il a déjà soumis au Groupe de travail: TRANS/WP11/R.10, R.21 et R.25.

45. Le représentant du Royaume-Uni a rappelé que la mesure de la température devrait figurer dans l'ATP et qu'il ne suffisait pas que les températures soient stipulées dans les annexes 2 et 3 de l'ATP; une méthode de mesure et des spécifications minimales pour les instruments de mesure devraient être exposées dans une nouvelle annexe 4. Cette proposition allait dans le même sens que les prescriptions obligatoires adoptées par la communauté européenne pour les aliments surgelés. Après un débat sur la question, le représentant du Royaume-Uni a indiqué que la surveillance de la température devrait faire partie du processus d'inspection et qu'elle avait l'avantage de préciser les responsabilités des différentes parties dans le transport des denrées périssables.

46. Sur la question de la responsabilité, le représentant de Transfrigoroute International a précisé que pour le transport pour compte d'autrui, il y a une obligation de moyen et une obligation de résultat mais que l'ATP qui est un accord de droit public prime sur les Conventions CMR et CIM.

47. Le représentant des Pays-Bas a fait observer qu'il pouvait adopter une attitude positive envers la promotion de l'utilisation volontaire de dispositifs de surveillance de la température, mais, étant donné l'évolution technique entre autre, il estimait qu'il serait prématuré de rendre obligatoire l'emploi de ces dispositifs.

48. Le représentant de la France a noté que les enregistrements de température sont utilisés dans la conteneurisation maritime depuis plusieurs années et qu'il existe des enregistreurs de température très fiables en location. Il a attiré l'attention du Groupe sur les problèmes d'étalonnage et d'interprétation qui se posent aussi bien au contrôle de qualité qu'au contrôle réglementaire.

49. Le représentant de la France a estimé qu'il faudrait se limiter à l'enregistreur placé dans le véhicule et non à l'intérieur de la denrée transportée. Cela permettrait de dégager la responsabilité du transporteur et faciliterait l'interprétation de l'expert de réception surtout avec l'utilisation de sondes externes plus sensibles.

50. Il a annoncé des recherches entreprises sur l'étude de la cinétique du refroidissement avec une dizaine d'enregistreurs de température et a promis de transmettre à la prochaine session du Groupe les résultats de cette étude.

51. Le représentant du Royaume-Uni a déclaré qu'il ne pourrait aller de l'avant dans l'étude de la mesure de la température que s'il avait l'assentiment du Groupe.

52. Le représentant de Transfrigoroute International a souligné qu'en se basant sur l'article 4 de l'ATP, on pourrait élaborer un projet de quatrième annexe de l'ATP qui devrait traiter de la mesure, du contrôle et de la description des appareils d'enregistrement de température. Il a estimé que cela est très important pour les exploitants de parc et va dans le sens de l'harmonisation des procédures facilitant le transport.

53. Le représentant de l'URSS a informé le Groupe sur différents systèmes de contrôle et de mesure des températures des denrées périssables appliqué dans son pays pour le transport par chemin de fer.

54. Le Groupe de travail a prié les représentants du Royaume-Uni et de l'URSS ainsi que toutes les autres délégations d'envoyer au secrétariat leurs contributions concernant ce projet de nouvelle Annexe 4 à l'ATP.

55. Le représentant de l'IIF a offert de présenter pour la prochaine session des éléments qui aideraient à l'élaboration du projet de cette nouvelle annexe.

56. Le Groupe de travail a inscrit cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

DEFINITION DU TERME "CONTENEUR" AUX FINS DE L'ATP

57. Le représentant de la Suède a présenté la proposition de son pays contenue dans le document TRANS/WP11/R.23 qui vise à faire une référence aux caractéristiques techniques selon la définition de la norme ISO 1496/2 à l'article 5, chapitre III ainsi qu'à la première note de bas de page de l'Annexe 1.

58. Le représentant des Pays-Bas a souhaité que l'on s'assure avant tout amendement que cette définition n'entraîne pas des conséquences pratiques ou juridiques non encore soulevées.

59. Les représentants de l'Irlande et des Etats-Unis d'Amérique ont exprimé la même préoccupation.

60. Afin d'éclairer le Groupe de travail, un membre du secrétariat a présenté les différentes définitions du terme "conteneur" utilisées dans la Convention TIR, la Convention douanière relative aux conteneurs, 1972 ainsi que dans le projet de la Convention POOL. Les définitions contenues dans cette dernière convention seront présentées au Groupe de travail dès l'adoption de ce projet.

61. Il a attiré l'attention du Groupe sur les problèmes de contrôle qui pourraient être soulevés par l'exclusion d'un certain nombre de conteneurs étant donné que les conteneurs sont définis non pas suivant leur utilisation mais suivant leurs caractéristiques techniques.

62. Les représentants de l'Italie et de la Suède ont offert de préparer de nouvelles propositions pour la prochaine session du Groupe.

63. Le Groupe a invité toutes les délégations à envoyer leurs contributions au secrétariat à temps pour qu'elles puissent être traduites.

64. Le Groupe a décidé de garder cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES PAR ROUTE/AIR

65. Lors de la quarante-sixième session du Groupe, le représentant du Danemark avait soulevé la question de l'application de l'ATP aux conteneurs de fret aérien qui font du transport routier international à leur sortie des aéroports alors qu'ils ne sont pas homologués ATP.

66. Le représentant de l'IIF a présenté les résultats d'une enquête menée par son Institut auprès des compagnies aériennes d'Europe. Selon cette enquête, les contrôles de température sont souvent inexistantes avec des températures de suite allant de +15°C à + 20°C. Cependant, il existe un conteneur aérien dit réfrigéré dont les températures varient entre - 35°C et 15°C, avec un groupe à batteries.

67. Le représentant de l'IIF a estimé, en réponse à l'interrogation de la délégation du Danemark, que les denrées périssables pourraient être transportées dans des conteneurs aériens avec isolation, entre parties contractantes à l'ATP, pour des distances n'excédant pas 150 km.

68. Cette information a été complétée par le représentant de la France qui a précisé que les conteneurs de ce type peuvent être simplement bâchés, couverts d'une housse métallique ou isolés. Certains de ces conteneurs sont équipés d'un dispositif thermique et d'autres non.

69. Le représentant de l'URSS a noté que les denrées périssables pourraient être transportées par transport combiné aérien et terrestre sur des distances terrestres de 1500 à 2000 km.

70. Le représentant de la France a indiqué que dans ce domaine les techniques se cherchent encore et qu'il était prématuré d'établir une distance limite comme celle de 150 km. Par ailleurs, tous les aéroports ne possèdent pas d'entrepôts frigorifiques.

QUESTIONS DIVERSES

93. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de rappeler aux différents participants de présenter leurs contributions à temps avant la tenue de chaque session.

Date de la prochaine réunion

94. Le Groupe de travail a été informé que la date de sa quarante-huitième session avait été provisoirement fixée du 19 au 22 octobre 1992.

Distribution des documents

95. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'était pas nécessaire de prolonger la période d'une année durant laquelle les documents soumis à la présente session doivent faire l'objet d'une distribution restreinte.

ADOPTION DU RAPPORT

96. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quarante-septième session ainsi que ses annexes.

Annexe 1

AMENDEMENTS ADOPTES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL

ANNEXE 1, APPENDICE 2

Paragraphe 6

Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse pendant une période de régime permanent d'au moins 12 heures ne subissent pas de fluctuations de plus de $\pm 0,3^{\circ}\text{C}$ et ne varient pas de plus de $\pm 1^{\circ}\text{C}$ pendant les six heures précédentes.

Les puissances thermiques mesurées pendant deux périodes de trois heures au moins au début et à la fin de la période du régime permanent, séparées par un intervalle d'au moins six heures, différent entre elles de moins de 3 %.

Les valeurs moyennes des températures et de la puissance thermique pendant les six dernières heures au moins de la période du régime permanent seront utilisées pour le calcul du coefficient K.

Les températures moyennes intérieure et extérieure au début et à la fin d'une période de calcul d'au moins six heures ne fluctuent pas de plus de $0,2^{\circ}\text{C}$.

Paragraphe 8

Remplacer "d'au moins 20°C " par " $25^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ " et " $\pm 20^{\circ}$ environ" par " $20^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$ ".

Paragraphe 10

A la dixième ligne, après "suffisant", insérer : "pour que le taux de brassage soit de 40 à 70 fois le volume de la caisse vide par heure, et la distribution de l'air sur toutes les faces intérieures de la caisse doit être telle que l'écart maximum ...".

Avant-dernière ligne : remplacer " 3°C " par " 2°C ".

Paragraphe 12

A la fin du paragraphe, ajouter : "Les pertes en ligne du câble électrique compris entre l'instrument de mesure de l'apport de chaleur et la caisse en essai doivent être mesurées ou estimées par calcul et doivent être soustraites de la mesure de l'apport total de chaleur".

Paragraphe 18

Pendant toute la durée de l'essai, la température moyenne de la chambre isotherme sera maintenue uniforme et constante à $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$ près, à un niveau tel que l'écart de température existant entre l'intérieur de l'engin et la chambre isotherme soit d'au moins $25^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$, la température moyenne des parois de la caisse étant maintenue à $+ 20^{\circ}\text{C} \pm 0,5^{\circ}\text{C}$.

Paragraphe 27

Troisième ligne, après " $\pm 10 \%$ ", ajouter : "quand on utilise la méthode de refroidissement intérieur et $\pm 5 \%$ quand on utilise la méthode de chauffage intérieur."

Annexe 2

AMENDEMENT AU PARAGRAPHE 3 DE L'ANNEXE 1

Deuxième phrase du neuvième alinéa - Classe F :

doit constituer un nouvel alinéa et se lire comme suit :

"Le coefficient K des engins des classe B, C, E et F doit être obligatoirement :

- pour les engins neufs : inférieur ou égal à 0,40 W/m²K.
- pour les engins de 6 ans d'âge ou plus : inférieur ou égal à 0,50 W/m²K, 0,60W/m²K, à condition que l'agrément initial du véhicule ait été fait conformément au paragraphe 41 de l'appendice 2 de la présente Annexe."

AMENDEMENT A L'APPENDICE 4 DE L'ANNEXE 1

Modifier la note de bas de page comme suit :

"Uniquement pour les véhicules en service."

Voir dispositions historiques ... et ...

*Cette procédure s'applique uniquement aux véhicules de classe F au classement...
des engins des classes -*

- Pour les engins de 6 ans ou plus la capacité frigo du pompe / moteur $\frac{P}{K}$ en continu doivent dériver les pertes thermiques par les parois calculées $\frac{P}{K}$ multipliés par le facteur 1,75.

Annexe 2 au Rapport

Annexe 3

Annexe 3 à l'ATP

CHOIX DE L'EQUIPEMENT ET DES CONDITIONS DE TEMPERATURE
POUR LE TRANSPORT DES DENREES REFRIGEREES

1. Pour le transport des denrées réfrigérées suivantes l'engin de transport doit être choisi et utilisé de telle manière que pendant le transport la température la plus élevée des denrées en tout point de la cargaison ne dépasse pas la température indiquée.
2. La température des denrées ne doit donc pas dépasser en tout point de la cargaison la température indiquée ci-dessous pendant le chargement, le transport et le déchargement.
3. S'il est nécessaire d'ouvrir les portes de l'engin, par exemple pour effectuer des inspections, il est primordial de s'assurer que les denrées ne sont pas exposées à des procédures ou des conditions contraires aux objectifs à la présente annexe ni à celles de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.
4. La maîtrise de la température des denrées mentionnées dans cette annexe doit être telle qu'elle ne provoque pas de congélation en un point quelconque de la cargaison.

Température maximale

I. Beurre <u>1/</u>	+ 10°C
II. Viande rouge et gros gibier (autres qu'abats rouges, viande hachée et viande coupée en morceaux)	+ 7°C
III. Lait cru, gibier (autre que gros gibier), volailles et lapins etc	+ 4°C etc
IV. Abats rouges, viande hachée et viande coupée en petits morceaux	+ 3°C

~~Viande hachée~~

1/ Pour le beurre destiné à un traitement ultérieur immédiat à destination, on peut autoriser une élévation de la température en cours de transport jusqu'à 14°C. Le document de transport doit indiquer que le beurre doit subir un traitement immédiat à destination.

Température maximale

V. Produits carnés 2/, lait pasteurisé 6/, produits laitiers frais 6/ 2/ (yaourts, kéfirs, crème et fromage frais 3/), plats cuisinés (viande, poisson, légumes), légumes crus préparés prêts à être consommés, préparations de légumes 5/, et produits de poisson 2/ non mentionnés ci-dessous

+ 6°C
ou à la température indiquée sur l'étiquette, si celle-ci est inférieure à + 6°C

VI. Poissons frais, mollusques et crustacés, non-préemballés et non traités 4/

~~Doivent toujours être transportés sous la glace fondante~~

A la température de la glace fondante

~~VII. Poissons frais, mollusques et crustacés préemballés et non traités 4/~~

~~Doivent à la température de la glace fondante~~
+ 2°C

2/ A l'exception des produits ayant subi un traitement complet par salaison, fumage, séchage ou stérilisation.

3/ L'expression "fromage frais" s'entend de fromages non affinés (dont la maturation n'est pas achevée), prêts à être consommés peu de temps après leur fabrication et qui ont une durée de conservation limitée.

4/ A l'exception des poissons, mollusques et crustacés vivants.

5/ Légumes crus qui ont été émincés, hâchés, ou réduits en petits morceaux mais autres que ceux qui ont été seulement lavés, pelés ou simplement coupés en deux moitiés.

6/ En principe, la durée de transport ne devrait pas dépasser 48 heures.

Annexe 4

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL 1992-1996

HARMONISATION DES REGLEMENTS ET NORMES CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE DENREES PERISSABLES ET FACILITATION DES OPERATIONS

- a) Application de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) et, s'il y a lieu, modification à apporter à l'Accord

Exposé succinct : Pour faciliter le transport international des denrées périssables, rechercher l'application la plus large possible de l'Accord et modifier s'il y a lieu ses dispositions.

Travail à faire :

Date limite

- | | |
|---|--------------------|
| 1) Propositions d'amendements de l'Annexe 1 et suivi de l'entrée en vigueur | 19-22 octobre 1992 |
| 2) Examen du projet de l'Annexe 3 | 19-22 octobre 1992 |
| 3) Etude de l'élaboration d'une Annexe 4 concernant la mesure de la température durant le transport de denrées périssables | 1995 |
| 4) Mise à jour des adresses des stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP | Projet permanent |
| 5) Examen des définitions et des normes (en Annexe 1) pour le transport des denrées périssables à la suite de l'élimination à la fois des matériaux isolants CFC et des frigorigènes CFC en application du Protocole de Montréal. | Projet permanent |

- b) Examen de propositions visant à faciliter le transport international de denrées périssables, notamment les conditions à prévoir pour réduire au minimum les pertes de denrées périssables en cours de transport

Exposé succinct : Etude des propositions susceptibles d'améliorer l'ATP

Travail à faire :

Date limite

- | | |
|--|------------------|
| 1) Examen de propositions sur la définition du terme "conteneur" aux fins de l'ATP | 1995 |
| 2) Examen des propositions de Transfrigoroute International sur la facilitation du transport des denrées périssables | 1993 |
| 3) Examen de nouvelles propositions sur l'adoption de systèmes modulaires pour le transport de denrées périssables | Projet permanent |

c) Elaboration et mise en oeuvre de résolutions sur divers aspects du transport des denrées périssables

Exposé succinct : Préparation et suivi des résolutions susceptibles de contribuer à la facilitation du transport des denrées périssables.

<u>Travail à faire</u> :	<u>Date limite</u>
Etude des aspects du transport des denrées périssables qui pourraient être facilités par l'élaboration de résolutions par le Groupe de travail	Projet permanent

d) Possibilité de rassembler des données statistiques sur les engins utilisés pour le transport de denrées périssables en régime de température dirigée

Exposé succinct : La connaissance des données statistiques sur les engins utilisés pour le transport des denrées périssables est utile pour le choix des amendements appropriés à l'ATP.

<u>Travail à faire</u> :	<u>Date limite</u>
1) Etude des résultats de l'enquête menée au sein du groupe des statistiques des transports	19-22 octobre 1992
2) Préparation d'un questionnaire visant à recueillir les données statistiques de la part des autorités compétentes et des stations d'essai.	19-22 octobre 1992
3) Evaluation des données statistiques collectées par le Groupe de travail auprès des autorités compétentes et des stations d'essai sur le nombre de véhicules testés et certifiés, sur le nombre d'agrément accordés et sur le nombre de véhicules en service inspectés et certifiés au titre des paragraphes 29 et 49, Appendice 2, Annexe 1 de l'ATP	Projet permanent

e) Développement d'une coopération plus étroite avec les organisations internationales

Exposé succinct: Etablir des contacts avec les organisations internationales au sujet des questions intéressant le transport des denrées périssables. Passer en revue les domaines d'activité afin de limiter les doubles emplois.

<u>Travail à faire</u> :	<u>Date limite</u>
Examiner les informations des organisations internationales sur leurs activités intéressant le groupe de travail, sur la base d'un rapport du secrétariat	Projet permanent

- f) Promotion de la coopération gouvernementale à des projets internationaux afin de mieux harmoniser les méthodes et les procédures concernant l'interprétation de l'ATP, en particulier en s'appuyant sur les travaux de la Sous-Commission des ingénieurs de stations d'essais de l'IIF

Exposé succinct: Définir avec l'IIF les meilleurs moyens pour parvenir à une meilleure coopération.

<u>Travail à faire :</u>	<u>Date limite</u>
1) Etude des méthodes d'essai et des procédures d'agrément des engins à plusieurs compartiments	1995
2) Etude des méthodes de la Sous-Commission des ingénieurs de stations d'essais de L'IIF	Projet permanent
g) <u>Elaboration des propositions sur les conditions du transport des fruits et des légumes frais, les régimes de températures, leur facilitation ainsi que la possibilité d'usage des différents véhicules de transport à cet effet</u>	

Exposé succinct: Etude des conditions du transport des fruits et des légumes frais, leurs régimes de température et les véhicules de transport utilisés à cet effet.

<u>Travail à faire :</u>	<u>Date limite</u>
Examen des propositions	1995

