



Conseil Economique
et Social

RESTREINT

TRANS/WP11/178
10 novembre 1988

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports
des denrées périssables

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA QUARANTE-QUATRIEME SESSION
(17-20 octobre 1988)

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

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)	5-15
a) Informations sur la situation concernant la mise en oeuvre de l'Accord	5-13
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	16-22
Propositions d'amendements à l'ATP	23-44
a) Paragraphe 1 de l'article 10	23-29
b) Paragraphe 1 de l'annexe 1, paragraphes 1 et 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1, paragraphes 1, 41 et 51 à 59 de l'appendice 2 de l'annexe 1	30-32
c) Paragraphe 27 de l'appendice 2 de l'annexe 1	33-39
d) Paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1	40-44
Aptitude des véhicules à parois minces à transporter des produits surgelés	45-47
Définition du terme "conteneur" aux fins de l'ATP	48-54
Annexe 2	55-61
Annexe 3	62-64
Phrases introductives des annexes 2 et 3	65-70
Adoption de systèmes modulaires pour le transport des denrées périssables	71-79
Facilitation du transport des denrées périssables	80-88
Examen de certaines modifications dans le libellé des nouveaux procès-verbaux d'essai	89-90

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
Programme de travail	91-95
Questions diverses	96-102
a) Paragraphes 1 et 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1 ...	96-98
b) Date de la prochaine session	99-101
c) Distribution des documents	102
Hommage à M. Strasser et à M. Landheer	103-105
Adoption du rapport	106
Annexe 1 : Proposition d'amendement à l'ATP présentée par la France, le Royaume-Uni et la Suède : épaisseur des parois latérales	
Annexe 2 : Projet de texte de l'annexe 2 à l'ATP	
Annexe 3 : Projet de texte de l'annexe 3 à l'ATP	
Annexe 4 : Proposition d'amendement de la France et du Royaume-Uni concernant certaines modifications au libellé des nouveaux procès-verbaux d'essais	
Annexe 5 : Programme de travail pour 1989-1993, à soumettre pour examen au Comité des transports intérieurs	

1950

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

REPORT

NO. 1

ANNUAL REPORT OF THE UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

FOR THE YEAR ENDING DECEMBER 31, 1950

WASHINGTON, D. C. : GOVERNMENT PRINTING OFFICE, 1951

FOR SALE BY THE SUPERINTENDENT OF DOCUMENTS, WASHINGTON, D. C.

UNITED STATES GOVERNMENT PRINTING OFFICE: 1951

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables a tenu sa quarante-quatrième session du 17 au 20 octobre 1988. Les Etats membres de la CEE ci-après étaient représentés : Allemagne, République fédérale d', Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République démocratique allemande, 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 : Chambre de commerce internationale (CCI), Association de l'industrie laitière de la Communauté européenne (ASSILEC), Union internationale des transports routiers (IRU), Société ferroviaire internationale des transports frigorifiques (INTERFRIGO), Transfrigoroute International.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/WP11/1) a été adopté avec l'adjonction des points suivants : "Dimensions du matériel de transport pour le transport international des denrées périssables", "Facilitation du transport des denrées périssables", "Examen de certaines modifications du texte des nouveaux procès-verbaux d'essai".

ELECTION DU BUREAU

3. M. M. DE CLIPPEL (Belgique) a été élu président.

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

4. Le Groupe de travail a pris note des débats que le Comité des transports intérieurs a eus à sa quarante-neuvième session sur les activités du Groupe d'experts du transport des denrées périssables (GE.11), désormais dénommé Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP11) (ECE/TRANS/72, par. 235 à 242 et additif 1).

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

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

5. Le Groupe de travail a noté que les Etats suivants étaient à ce jour devenus parties à l'Accord : Allemagne, République fédérale d', Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Maroc, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République démocratique allemande, Royaume-Uni, Suède, Tchécoslovaquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Yougoslavie.

6. On a également noté que les instruments d'adhésion à l'ATP ou de ratification de l'Accord avaient été déposés par la Hongrie, l'Irlande et le Portugal. L'ATP entrera en vigueur pour ces pays respectivement le 4 décembre 1988, le 1er mars 1989 et le 15 août 1989.

7. La Grèce prend des dispositions juridiques pour adhérer à l'ATP.
 8. Le représentant des Etats-Unis a déclaré que son pays considérait que selon le texte explicite de l'article 10 de l'Accord, qui avait été confirmé au cours de toutes les négociations, tout Etat partie à l'Accord pouvait soumettre une déclaration aux termes du paragraphe 1 de cet article. C'est pourquoi les Etats-Unis considéraient que les objections de l'Italie et de la France et leurs déclarations selon lesquelles ces pays ne seront pas liés par l'Accord dans leurs relations avec les Etats-Unis étaient injustifiées et regrettables. Les Etats-Unis réservaient leurs droits sur cette question et proposaient aux Parties de continuer à chercher à la résoudre dans un esprit de coopération. L'Accord ne contenait aucune disposition autorisant un pays à s'opposer à l'adhésion d'un pays membre de la CEE. Il ne contenait pas davantage de dispositions permettant aux Parties contractantes de déclarer qu'elles ne seraient pas liées par l'Accord. Par conséquent, les positions actuelles de l'Italie et de la France étaient incompatibles avec leurs obligations juridiques internationales à l'égard du Gouvernement des Etats-Unis.
 9. Les représentants de la France et de l'Italie ont réitéré leur opposition à l'adhésion à l'ATP des Etats-Unis d'Amérique en raison de leur déclaration selon laquelle cet accord, aux termes de l'article 10, ne s'applique pas aux transports effectués sur tous leurs territoires situés hors d'Europe.
 10. En effet, ces deux délégations ont souligné que l'adhésion des Etats-Unis était contraire à l'esprit de l'ATP et posait la question fondamentale de la réciprocité de l'Accord. Elle créait vis-à-vis des Etats européens une inégalité de concurrence qui risquait de s'aggraver dans l'hypothèse de l'adhésion d'autres Etats non européens à l'ATP. En outre, ce privilège pourrait s'étendre à d'autres Etats non européens, susceptibles d'adhérer à l'ATP en faisant la même réserve.
 11. Les délégations de la France et de l'Italie ont fait part de leur préoccupation à l'égard de cette situation qui entravait les activités du Groupe de travail.
 12. Elles ont donc insisté sur la nécessité de trouver une solution qui, sans remettre en cause l'adhésion des Etats-Unis, permettrait d'empêcher l'accession à l'Accord de nouveaux Etats non européens dans les conditions de privilège permises par la rédaction actuelle de l'article 10.
 13. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette question au titre du point 6 a) de l'ordre du jour : paragraphe 1 de l'article 10.
- 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 Groupe de travail a noté que le secrétariat avait publié une liste révisée des stations d'essai officiellement agréées par l'autorité compétente des pays qui sont Parties contractantes à l'ATP, et dont les procès-verbaux d'essai seraient en conséquence valables pour la délivrance des attestations ATP (TRANS/GE.11/R.76/Rev.1).

15. Plusieurs délégations ont présenté des corrections à apporter au document TRANS/GE.11/R.76/Rev.1 au cours de la session; ces modifications seront publiées dans un additif à ce document.

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

16. Le Groupe de travail a noté que les amendements proposés par le Gouvernement français (prolongation de la validité des procès-verbaux d'essai considérés comme certificats d'agrément de type) au paragraphe 2 de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'Accord (notification au dépositaire C.N.155.1986.TREATIES-5 du 26 août 1986) sont entrés en vigueur le 27 mai 1988 (notification au dépositaire C.N.297.1987.TREATIES-7 du 15 décembre 1987).

17. Le Groupe de travail a noté que l'amendement proposé conjointement par la France et le Royaume-Uni (essais séparés pour la caisse et le matériel de refroidissement) au paragraphe 1 de l'annexe 1, au paragraphe 2 c) iii) de l'appendice 1 de l'annexe 1, aux paragraphes 1, 41, et 51 à 59 de l'appendice 2 de l'annexe 1 et au modèle de procès-verbal No 10 (notification au dépositaire C.N.199.1987.TREATIES-5 du 5 octobre 1987) entrerait probablement en vigueur le 6 juillet 1989.

18. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quarante-troisième session, le Groupe, alors appelé Groupe d'experts, avait approuvé des modifications de forme concernant quelques-uns des nouveaux modèles de procès-verbaux d'essai insérés à l'annexe 1 de l'ATP conformément aux notifications au dépositaire C.N.180.1985.TREATIES-5 du 11 novembre 1985 et C.N.146.1987.TREATIES-4 du 12 août 1987 qui étaient reproduits dans le document E/ECE/810-E/ECE/TRANS/563/Amend.1/Rev.1 (TRANS/GE.11/33, par. 18 et 19 et annexe 2).

19. Le Groupe d'experts avait estimé que pour ces amendements, il fallait appliquer le paragraphe 8 de l'article 18 de l'ATP, qui prévoyait que les annexes et les appendices à l'Accord pouvaient être modifiés par consentement mutuel des administrations compétentes de toutes les Parties contractantes.

20. Le Groupe d'experts avait décidé de proposer au Secrétaire général des Nations Unies, dépositaire de l'ATP, le 1er juillet 1988 comme date d'entrée en vigueur des modifications proposées. Au cas où le secrétariat ne pourrait obtenir l'approbation des modifications de toutes les Parties contractantes avant cette date, la date d'entrée en vigueur à proposer au Secrétaire général pourrait être reportée de mois en mois selon que le secrétariat le jugerait nécessaire, compte toujours tenu du voeu d'achever la procédure dès que possible.

21. Conformément à la décision du Groupe d'experts, le secrétariat avait demandé l'approbation des autorités compétentes des Parties contractantes qui n'étaient pas représentées à sa quarante-troisième session (TRANS/GE.11/33, par. 20 à 24). A ce jour, les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes, sauf l'Autriche, le Maroc et la Yougoslavie, ont donné leur accord.

22. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de faire le maximum pour obtenir l'accord des trois derniers pays, afin que les amendements puissent entrer en vigueur dès que possible.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS A L'ATP

a) Paragraphe 1 de l'article 10

23. Le Groupe de travail a noté que le Gouvernement italien avait transmis au secrétariat sa proposition de modifier le paragraphe 1 de l'article 10 en insérant le mot "européen" après les mots "tout Etat" (TRANS/WP11/R.5).

24. Entre-temps, le Gouvernement italien a présenté une proposition officielle de modification du paragraphe 1 de l'article 10 au dépositaire de l'Accord (notification au dépositaire C.N.121.1988.TREATIES-3 du 30 juin 1988).

25. Le Gouvernement des Etats-Unis, conformément au paragraphe 2 a) de l'article 18 de l'ATP, a élevé une objection contre cette proposition.

26. Après une brève discussion, le Groupe de travail a décidé de renvoyer cette question à un groupe d'experts restreint qui se réunirait en cours de session pour examiner la possibilité de modifier cet article.

27. Le Président du groupe restreint a informé le Groupe des résultats de l'examen de cette question. Un certain nombre de délégations avaient considéré qu'il serait peut-être utile de modifier l'article 10 et ont proposé d'ajouter la phrase suivante à la fin du premier paragraphe de l'article 10 :

"Il est entendu qu'à compter du ... les dispositions du présent paragraphe ne seront applicables qu'aux Parties contractantes qui acceptent que l'Accord soit appliqué sur la majeure partie de leur territoire."

28. Le groupe restreint a reconnu qu'une consultation juridique serait nécessaire au plan national à propos de ce projet de texte et de ses incidences. Ses membres souhaitaient que le Groupe de travail envisage la question de savoir s'il fallait néanmoins demander aux gouvernements de faire connaître leurs vues sur ce projet.

29. Les membres du Groupe de travail ont décidé de soumettre le projet à leurs gouvernements pour qu'ils fassent connaître leur point de vue sur la question et qu'ils communiquent leurs observations au secrétariat avant le 1er mars 1989. Le secrétariat serait ainsi en mesure de publier ces observations avant la prochaine session du Groupe de travail.

b) Paragraphe 1 de l'annexe 1, paragraphes 1 et 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1, paragraphes 1, 41 et 51 à 59 de l'appendice 2 de l'annexe 1

30. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP11/R.1 présenté par le Gouvernement des Pays-Bas.

31. En présentant ce document, le représentant des Pays-Bas a dit que le Gouvernement néerlandais était disposé à accepter la proposition telle qu'elle avait été présentée au dépositaire de l'Accord. Le représentant des Pays-Bas estimait toutefois que l'étude des problèmes devrait se poursuivre à la prochaine réunion d'ingénieurs chargés des essais dans le cadre de l'IIF, sur la base des essais effectués dans certains pays européens.

32. Le Groupe de travail a demandé à l'IIF de lui faire rapport sur l'état d'avancement de cette étude à sa prochaine session.

c) Paragraphe 27 de l'appendice 2 de l'annexe 1

33. Il a été rappelé qu'à sa dernière session, le Groupe d'experts d'alors avait examiné la proposition de la France tendant à étudier la possibilité de mesurer le coefficient K avec plus de précision qu'il n'était prévu au paragraphe 27 de l'appendice 2 de l'annexe 1 (+ 5 % au lieu de + 10 %) et qu'il avait décidé de différer l'examen de cette question jusqu'à ce que l'IIF ait terminé son étude à ce sujet.

34. Le représentant de l'IIF a informé le Groupe de travail qu'à sa réunion de mai, la Sous-Commission des ingénieurs de stations d'essai de l'IIF était parvenue à l'accord suivant :

"Le degré de précision de la mesure du coefficient K peut être ramené à + 5 % à condition que les procédures suivantes soient adoptées :

1. Précision de la mesure de la température

1.1 L'erreur dans la température moyenne intérieure ne doit pas excéder 0,2 °C.

1.2 L'erreur dans la température moyenne extérieure ne doit pas excéder 0,2 °C.

2. Précision de la mesure du pouvoir réfrigérant

Elle devrait être supérieure à 1 %.

3. Précision de la mesure de la surface

L'erreur dans la surface ne devrait pas excéder 1 %.

4. L'erreur maximale du facteur K tel qu'il est défini ci-dessus, est donc de + 4 %.

5. Dans des conditions stationnaires, d'autres erreurs comme les fluctuations et les dérives de température, peuvent porter cette erreur à + 5 %."

35. Plusieurs délégations ont considéré qu'il serait acceptable de ramener le degré de précision du coefficient K de + 10 % à + 5 % pour la méthode d'essai de réchauffement.

36. Certains ont estimé que la méthode d'essai de réchauffement était surtout utilisée à des fins d'homologation alors que la méthode d'essai de refroidissement était appliquée dans un but de recherche.

37. Le Groupe de travail a toutefois décidé qu'avant de prendre une décision définitive sur cette question, il convenait de procéder à des essais de contrôle dans un tour de l'Europe.

38. Il a été décidé que l'IIF coordonnerait les essais de contrôle dans un tour de l'Europe. Les représentants de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni ont manifesté le désir d'y participer.

39. Le Groupe de travail a demandé à l'IIF de lui faire rapport sur les résultats des essais de contrôle dans un tour de l'Europe pour sa prochaine session.

d) Paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1

40. Le Groupe de travail a pris note du fait que le problème du vieillissement des véhicules isothermes était toujours à l'étude à la Sous-Commission des ingénieurs de stations d'essai et des Commissions D-2 et D-3 de l'IIF.

41. On a considéré que les essais tendant à fixer des valeurs précises pour les variations du coefficient K dans le temps exigeaient de la prudence et prendraient par conséquent du temps, de sorte qu'il ne fallait pas attendre de résultats rapides de la part de l'IIF.

42. La délégation du Royaume-Uni a exprimé des doutes quant à l'obtention de valeurs définitives.

43. Le Président a conclu que le Groupe de travail devrait poursuivre l'examen de cette question sur la base des informations qui seraient présentées par l'IIF et, éventuellement, par les laboratoires nationaux.

44. Le représentant des Etats-Unis d'Amérique a informé le Groupe de travail que plusieurs laboratoires, fabricants et transporteurs américains, prévoyaient d'entreprendre au cours des cinq prochaines années des recherches sur le vieillissement du matériel isotherme.

APTITUDE DES VEHICULES A PAROIS MINCES A TRANSPORTER DES PRODUITS SURGELES

45. Le Groupe de travail a été informé de ce que le Conseil de la Communauté économique européenne avait adopté une directive aux termes de laquelle les superstructures frigorifiques des véhicules frigorifiques à parois épaisses pouvaient avoir une largeur maximale de 2,60 m. Dans la même directive, un "véhicule frigorifique à parois épaisses" est défini comme étant "tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, conformément aux classes B, C, E et F de l'Accord du 1er septembre 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 mm".

46. Ayant pris note de cette directive ainsi que de la proposition de l'Italie (TRANS/WP11/R.3/Add.1) tendant à modifier la proposition des délégations de la France et du Royaume-Uni reproduite à l'annexe 3 du document TRANS/GE.11/33, le Groupe de travail a adopté un amendement au paragraphe 1 de l'annexe 1 de l'ATP dont le libellé est reproduit dans l'annexe 1 du présent rapport.

47. La délégation de la Suède a accepté de proposer ledit amendement au Dépositaire, en application de l'article 18 de l'ATP.

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

48. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de cette question sur la base des documents TRANS/GE.11/R.128, TRANS/WP11/R.4 et Add.1 à 3.

49. Le représentant de la Suède a réitéré l'intérêt que son gouvernement attachait à définir le terme "conteneur" aux fins de l'ATP, soulignant le problème du transport international des conteneurs de petites dimensions.

50. Le Groupe de travail a estimé qu'en ce qui concernait l'homologation des conteneurs de petites dimensions, il semblait opportun qu'une photocopie du certificat se trouve dans le véhicule utilisé pour son transport, ce qui était implicitement prévu par les dispositions de l'ATP.

51. En ce qui concerne le problème du marquage de ces petits conteneurs, on a estimé qu'une plaque portant le certificat de l'ATP pourrait résoudre le problème.

52. Néanmoins, le Groupe de travail a admis que le transport international de petits conteneurs d'un volume inférieur à 1 m³ posait des problèmes. Il s'est toutefois demandé si une définition des petits conteneurs de dimensions spécifiées devrait figurer dans l'ATP aux fins de cet instrument.

53. Il a décidé d'examiner ce problème à sa prochaine session en tenant compte de la définition ISO du conteneur thermique (ISO 1496/2).

54. Le représentant de la Suède a offert de présenter au secrétariat un document sur la question, qui tiendra également compte des observations faites par les délégations au cours de la présente session.

ANNEXE 2

55. A sa dernière session, le Groupe, alors dénommé Groupe d'experts, a conclu qu'on s'était, dans une large mesure, mis d'accord sur l'annexe 2 de l'ATP, même s'il subsistait certaines réserves, concernant principalement la note de bas de page 1/ du texte reproduit à l'annexe 4 de son rapport (TRANS/GE.11/33).

56. Le Groupe de travail a consacré un débat approfondi au projet d'annexe 2 et a décidé de supprimer la note de bas de page 1/ de son texte.

57. Toutefois, il a admis qu'il convenait d'étudier séparément le problème de la mesure de la température des denrées alimentaires en cours de transport.

58. C'est pourquoi le Groupe de travail a décidé d'inscrire à son ordre du jour de la prochaine session un point concernant ce problème et a invité les gouvernements et les organisations internationales intéressées à soumettre leurs observations et propositions au secrétariat le 1er mars 1989 au plus tard, afin qu'elles puissent être traduites et distribuées à temps pour la prochaine session.

59. Il a également invité les gouvernements à adjoindre à leur délégation des experts des produits alimentaires ayant l'expérience de la mesure de température des denrées alimentaires congelées, afin que le Groupe de travail puisse avoir une discussion fructueuse.

60. Le texte modifié de l'annexe 2 qui a été adopté est reproduit à l'annexe 2 au présent rapport.

61. La délégation du Royaume-Uni a accepté de proposer cet amendement au depositaire de l'Accord conformément à l'article 18 de l'ATP.

ANNEXE 3

62. Le Groupe de travail a procédé à l'examen en deuxième lecture du projet de texte de l'annexe 3 de l'ATP reproduit dans l'annexe 5 du document TRANS/GE.11/33 en tenant compte également des observations communiquées à ce jour au secrétariat par les gouvernements et les organisations internationales intéressées.

63. A l'issue d'un débat prolongé, le Groupe de travail a adopté en principe le projet de texte de l'annexe 3 de l'ATP qui est reproduit dans l'annexe 3 au présent rapport.

64. Le Groupe de travail a prié les gouvernements et les organisations internationales intéressées de présenter leurs observations sur ce projet de texte avant la fin de mars 1989 afin que le Groupe de travail puisse les examiner à sa prochaine session.

PHRASES INTRODUCTIVES DES ANNEXES 2 ET 3

65. Se référant au paragraphe 2 des phrases introductives des annexes 2 et 3, les représentants du Danemark, des Pays-Bas, de la République fédérale d'Allemagne, de la Suède et de l'URSS ont dit qu'à leur avis l'expression "pendant le transport" signifiait : sans ouvrir l'engin réfrigérant au cours du transport de denrées périssables.

66. Le représentant de la Suède a soulevé la question de la mesure de la température en cours de transport des denrées périssables et de sa régulation.

67. Il a considéré que le Groupe de travail pourrait étudier le problème de savoir qui était responsable de la mesure de la température en cours de transport et a exprimé l'idée de partager cette responsabilité entre le vendeur, le transporteur et l'acheteur des produits.

68. A son avis, ce problème était aussi étroitement lié à la distinction entre le sens des expressions "bonnes pratiques en matière de transport" et "prescriptions minimales".

69. Plusieurs délégations ont considéré qu'il fallait continuer à étudier les possibilités dans le domaine de la mesure et de la régulation de la température de l'air à l'intérieur des engins réfrigérants, de manière à éviter que les véhicules ne soient ouverts en cours de transport.

70. Le Groupe de travail a demandé à l'IIF de poursuivre cet examen préliminaire dans le cadre du groupe qu'elle a organisé afin de formuler une proposition sur la question de la mesure de la température mentionnée au paragraphe 57 ci-dessus.

ADOPTION DE SYSTEMES MODULAIRES POUR LE TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES

71. Le Groupe de travail a noté les informations sur les activités de l'ISO dans le domaine de la distribution des marchandises, reproduites dans le document TRANS/WP11/R.6.

72. Le représentant de Transfrigoroute International a déclaré que de nombreux pays et l'ISO envisageaient de coordonner les dimensions des chaînes de transport entre elles et avec ses infrastructures.

73. A ce sujet, il a estimé que :

- 1) Le transport routier devrait être considéré comme le mode directeur autour duquel devraient s'harmoniser les autres modes de transport.
- 2) La coordination des dimensions dans les différents modes de transport doit se fonder sur les cargaisons, et non sur les dimensions des véhicules.
- 3) La coordination dimensionnelle dans les chaînes de transport fondée sur le chargement pose des problèmes pour le transport des denrées périssables dont les équipements spéciaux nécessitent des espaces complémentaires.

74. C'est pourquoi il a proposé que la construction des engins réfrigérés prenne pour base l'hypothèse d'un chargement de 33 palettes de 800 x 1 200 mm.

75. Le représentant de l'IRU a appuyé cette proposition car sa mise en oeuvre permettrait de construire des semi-remorques de 16,5 m de longueur, compatibles avec le système modulaire fondé sur des palettes de 800 x 1 200 mm.

76. Le représentant des Pays-Bas a approuvé sans réserve le paragraphe 73 ci-dessus mais a critiqué le paragraphe 74 qui, à son avis, dénotait une absence de coordination entre Transfrigoroute International et l'ISO. Il a ajouté que cette dernière avait clairement indiqué que le module 1 000 x 1 200 mm était l'unité de chargement préférée et qu'une longueur de charge de 16 m (32 unités de 1 000 x 1 200 mm) était aussi compatible avec les modules aériens actuels. Les conteneurs de 53 pieds (16,165 m) en cours de mise au point aux Etats-Unis constituaient à son avis une étape importante. Cependant, une longueur de 54 pieds (16,470 m) serait adaptée aux semi-remorques de 16,5 m mentionnés au paragraphe 75 ci-dessus.

77. Le représentant de l'Italie a fait savoir qu'il n'approuvait pas le contenu du paragraphe 73.

78. Le Groupe de travail a conclu que les recommandations relatives aux normes devraient correspondre aux travaux de l'ISO.

79. Le Groupe de travail a estimé que les dimensions des véhicules pour le transport des denrées périssables devraient être coordonnées avec les normes modulaires admises sur le plan international, en accord avec les organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs.

FACILITATION DU TRANSPORT DES DENREES PERISSABLES

80. Il a été rappelé que ce point avait été inscrit à l'ordre du jour à la demande du représentant de Transfrigoroute International.

81. En présentant sa proposition, le représentant de Transfrigoroute International a dit que l'examen de la question avait pour but d'élaborer un système permettant de réduire les délais excessifs aux frontières lorsque les autorités procèdent aux visites requises par les prescriptions sanitaires, qualitatives, phytosanitaires et vétérinaires.

82. Il a rappelé que plusieurs documents sur ces problèmes avaient été examinés par différents organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs sur la base des documents TRANS/GE.30/R.150, TRANS/WP.30/R.11, TRANS/GE.24/R.87 et TRANS/R.163.

83. Le même représentant a estimé que ce point devrait être inscrit à l'ordre du jour de la prochaine session du Groupe de travail et qu'un débat devrait avoir lieu sur la base du document TRANS/R.163. Il a aussi exprimé le souhait que les gouvernements fassent connaître leur point de vue sur ce document.

84. Dans ce contexte, on a cité la Convention internationale de la CEE relative à l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (ECE/TRANS/55) dont l'objectif est de faciliter le passage des marchandises, y compris les denrées périssables, aux frontières.

85. Plusieurs délégations ont appuyé d'une manière générale l'idée d'examiner cette question, tout en considérant qu'une collaboration étroite était nécessaire avec les autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, notamment le WP.24 et le WP.30.

86. A l'issue d'un bref débat, le Groupe de travail a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de sa prochaine session.

87. Il a demandé aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées de présenter leurs observations et leurs propositions de mesures ultérieures avant le 1er mars 1989.

88. Ces documents complétés par une note du secrétariat sur les résultats du débat sur la facilitation du transport, qui s'est tenu dans le cadre des différents organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs, seront présentés au Groupe de travail, à sa prochaine session, pour suite à donner.

EXAMEN DE CERTAINES MODIFICATIONS DANS LE LIBELLE DES NOUVEAUX PROCES-VERBAUX
D'ESSAI

89. Le Groupe de travail a pris note des propositions d'amendements présentées par la France et le Royaume-Uni qui sont reproduites dans l'annexe 4 au présent rapport.

90. Le Groupe de travail a prié les gouvernements de communiquer leurs observations éventuelles au secrétariat avant le 1er mars 1989. Si cela s'avérait opportun au vu desdites observations, la délégation de la France pourrait envoyer une proposition d'amendement officielle au dépositaire de l'ATP.

PROGRAMME DE TRAVAIL

91. Au cours de l'examen de ce point de l'ordre du jour, le représentant des Etats-Unis a soulevé la question de l'inclusion éventuelle dans le programme de travail d'un paragraphe portant sur l'étude des incidences du marché unique au sein de la Communauté économique européenne sur l'application de l'ATP entre les pays de la Communauté et entre des Etats de la Communauté et d'autres Etats.

92. Le représentant des Pays-Bas a estimé qu'une telle inclusion serait peut-être prématurée.

93. Il a cependant considéré qu'à ce stade, le Groupe de travail pourrait recevoir des informations sur les progrès de l'intégration à l'Europe.

94. Le Groupe de travail a décidé de demander aux organisations internationales compétentes, c'est-à-dire la Communauté économique européenne et le CAEM, de bien vouloir donner ces informations.

95. Le Groupe de travail a adopté son programme pour 1989-1993 tel qu'il est reproduit dans l'annexe 5 au présent rapport.

QUESTIONS DIVERSES

a) Paragraphe 1 et 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1

96. Le représentant du Royaume-Uni a rappelé que, dans une communication reçue par le Secrétaire général le 15 octobre 1986 (notification au dépositaire C.N.243.1986.TREATIES-6 du 4 décembre 1986), le Gouvernement du Royaume-Uni avait objecté aux amendements proposés par la France au sujet de l'annexe 1 de l'Accord (notification au dépositaire C.N.66.1985.TREATIES-2 du 30 juillet 1985) dans lesquels figuraient notamment des amendements aux paragraphes 1 et 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1.

97. Il a informé le Groupe de travail que, dans l'intervalle, le Royaume-Uni s'était trouvé en mesure de satisfaire aux conditions établies dans ladite proposition.

98. Le Groupe de travail a prié les représentants du Royaume-Uni et de la France d'élaborer une nouvelle proposition d'amendement sur cette question et de la présenter au secrétariat aux fins d'examen à la prochaine session.

b) Date de la prochaine session

99. Le Groupe de travail a été informé que la date de sa quarante-cinquième session avait été provisoirement fixée du 11 au 13 septembre 1989 compte tenu de la décision de la Commission économique pour l'Europe.

100. Le Groupe de travail a considéré qu'une réunion annuelle de trois jours ne serait pas suffisante pour mener à bien ses travaux sur la mise à jour de l'ATP qui doit suivre le rythme rapide de l'évolution technologique. Il a donc fermement préconisé de porter à quatre jours la session annuelle et a demandé au Comité des transports intérieurs d'approuver, pour la session de 1989 du Groupe de travail, les dates du 11 au 14 septembre.

101. Le Groupe de travail a estimé qu'il était extrêmement important pour ses travaux que ses membres puissent disposer des documents longtemps avant sa session.

c) Distribution des documents

102. 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.

HOMMAGE A M. STRASSER ET A M. LANDHEER

103. Le Président a informé le Groupe de travail du départ à la retraite de M. F. Strasser, chef de la Section de la facilitation de la Division des transports. Il a rappelé que M. Strasser était entré à la Commission économique pour l'Europe en 1970 où il n'avait cessé de travailler depuis, à l'exception d'une courte interruption. Sa formation et son expérience lui avaient donné une excellente connaissance des problèmes des transports intérieurs qui lui avait permis d'apporter une contribution exceptionnelle à la promotion de l'ATP et, d'une manière générale, à la facilitation du transport des denrées périssables en Europe.

104. Au nom du Groupe de travail, le Président a rendu hommage à M. Strasser pour son dévouement, sa compétence et les résultats obtenus sous sa direction et lui a adressé ses meilleurs voeux pour l'avenir.

105. Le Président a ensuite informé les participants du départ à la retraite de M. Landheer dont il a signalé la précieuse contribution aux travaux du Groupe de travail. Il a ajouté que ce dernier regretterait aussi son amabilité et sa compétence et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

ADOPTION DU RAPPORT

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

Annexe 1

PROPOSITION D'AMENDEMENT A L'ATP PRESENTEE PAR LA FRANCE,
LE ROYAUME-UNI ET LA SUEDE : EPAISSEUR DES PAROIS LATERALES

"Annexe 1

Le troisième alinéa du paragraphe 1 devrait se lire comme suit :

'IR : Engin isotherme renforcé caractérisé par :

- un coefficient K égal ou inférieur à $0,4 \text{ W/m}^2\text{K}$,
- des parois ayant au moins 45 mm d'épaisseur quand il s'agit d'engins de transport d'une largeur supérieure à 2,50 m.

Toutefois, cette deuxième condition n'est pas requise pour les engins de transport conçus avant la date d'entrée en vigueur de cet amendement et construits avant cette date ou pendant la période de trois ans qui suit cette date'."

Annexe 2PROJET DE TEXTE DE L'ANNEXE 2 A L'ATP"Annexe 2CHOIX DE L'EQUIPEMENT ET DES CONDITIONS DE TEMPERATURE
POUR LE TRANSPORT DES DENREES SURGELEES ET CONGELEES

1. Pour le transport des denrées surgelées et congelées 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 doit donc se situer en tout point de la cargaison à la valeur indiquée ou au-dessous de celle-ci 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 de cette annexe ni à celles de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.
4. Pendant certaines opérations telles que le dégivrage de l'évaporateur d'un engin frigorifique, une brève élévation de la température en surface du produit peut être tolérée dans une partie de la cargaison, par exemple près de l'évaporateur, à condition qu'elle ne dépasse pas de 3 °C la température indiquée ci-dessous.

Crèmes glacées	- 20 °C
Poissons, produits préparés à base de poisson, mollusques et crustacés congelés ou surgelés et toutes autres denrées surgelées	- 18 °C
Toutes denrées congelées (à l'exception du beurre)	- 12 °C
Beurre	- 10 °C

Denrées surgelées et denrées congelées mentionnées
ci-dessous destinées à un traitement ultérieur
immédiat à destination 1/ :

Beurre

Jus de fruits concentrés

1/ Pour les denrées surgelées et congelées mentionnées qui sont destinées à un traitement ultérieur immédiat à destination, l'on pourrait admettre une élévation lente de leur température au cours du transport afin qu'elles arrivent à destination à une température qui ne soit pas supérieure à celle demandée par l'expéditeur et indiquée par le contrat de transport. Cette température ne devra pas dépasser la température maximale autorisée pour la même denrée à l'état réfrigéré, mentionnée à l'annexe 3. Le document de transport doit mentionner le nom des denrées, si elles sont surgelées ou congelées et le fait qu'elles sont destinées à un traitement ultérieur immédiat à destination. Le transport doit être effectué avec un matériel agréé ATP, sans utiliser de dispositif thermique pour augmenter la température des denrées."

Annexe 3

PROJET DE TEXTE DE L'ANNEXE 3 A L'ATP

"Annexe 3CHOIX 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 doit donc se situer en tout point de la cargaison à la valeur indiquée ou au-dessous de celle-ci 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 de la présente annexe ni à celles de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

[4. Les denrées réfrigérées ne doivent pas être transportées sans protection isotherme dans le même compartiment que les denrées surgelées ou congelées.]

Température maximale

Viande (à l'exception des abats rouges, de la viande hachée et de la viande coupée en petits morceaux)	+ 7 °C
Abats rouges <u>1/</u> , viande hachée et viande coupée en petits morceaux, plats cuisinés (viande, poisson, légumes) [et légumes crus préparés prêts à être consommés et préparations de légumes]	+ 3 °C
Lait cru <u>1/ b/ c/</u> , gibier, volailles et lapins	+ 4 °C <u>a/</u>
Produits carnés <u>2/</u> , lait pasteurisé <u>1/</u> , produits laitiers frais <u>1/ a/ 3/</u> (yaourts, kéfirs, crème et fromage frais)	à la température indiquée sur l'étiquette, mais ne dépassant pas + 6 °C
Beurre	+ 10 °C

Poissons, mollusques et crustacés crus dans leur coquille non préemballés Doivent toujours être transportés sous glace fondante

Poissons, mollusques et crustacés décortiqués préemballés [+ 2 °C] a/

Denrées énumérées ci-après destinées à un traitement ultérieur immédiat à destination 5/ :

Beurre + 14 °C b/

1/ En principe, la durée du transport ne devrait pas dépasser [48] b/ heures.

2/ A l'exception des produits stabilisés 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 produits stabilisés par salaison, fumage, séchage ou stérilisation, et des poissons, mollusques et crustacés vivants.

5/ Pour les denrées mentionnées qui sont destinées à un traitement ultérieur immédiat à destination, on pourrait permettre une élévation lente de la température en cours de transport, afin qu'elles arrivent à destination à une température qui ne soit pas supérieure aux températures indiquées par l'expéditeur. Le document de transport doit indiquer que le produit est réfrigéré, mentionner le nom du produit, préciser qu'il est destiné à un traitement ultérieur immédiat à destination, et indiquer la température maximale admise pendant le transport.

a/ Les représentants de la Norvège, de l'Irlande et des Pays-Bas ont formulé une réserve.

b/ Le représentant de l'Italie a formulé une réserve concernant la durée du transport.

c/ Le représentant de l'Italie a formulé une réserve à propos de la température."

Annexe 4

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA FRANCE ET DU ROYAUME-UNI
CONCERNANT CERTAINES MODIFICATIONS AU LIBELLE DES NOUVEAUX
PROCES-VERBAUX D'ESSAIS

Il est fait référence au document E/ECE/810-E/ECE/TRANS/563/Amend.1/Rev.1.

1. Modèle 1 B

Supprimer la rubrique

"Surface moyenne de chaque compartiment :

$$S_n = \sqrt{S_{in} \cdot S_{en}} \dots\dots\dots m^2"$$

2. Modèle 2 B

Remplacer la formule indiquée en b) par :

$$" \theta_i = \frac{\sum S_{in} \cdot \theta_{in}}{\sum S_{in}} \dots\dots\dots ^\circ C \dots\dots\dots + K"$$

3. Pour tous les procès-verbaux d'essais d'efficacité de dispositifs thermiques (frigorifique, réfrigérant ou calorifique), le modèle 1 A devra être complété après la rubrique "Dispositions accessoires 6/" par une rubrique intitulée :

"Coefficient K = W/m²K"

4. Modèle 5

Après la rubrique

"Mode d'entraînement : électrique/thermique/hydraulique 1/"

il faut ajouter "Description"

Après la rubrique

"évaporateur", il faut ajouter une rubrique intitulée :

"Moteur : marque

type

puissance KW à t/mn"

Annexe 5PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1989-1993, A SOUMETTRE POUR EXAMEN
AU COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

0.9.4 OPERATIONS DE TRANSPORT ET FACILITATION

0.9.4.6 Harmonisation des règlements et normes applicables au transport international de denrées périssables et facilitation de ce transport

Exposé succinct : Pour faciliter le transport international de denrées périssables, le Comité examinera certains problèmes, selon qu'il conviendra, notamment les suivants :

- 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, modifications à apporter à l'Accord;
- b) Elaboration et application de résolutions sur divers aspects du transport de denrées périssables;
- c) Examen des études pertinentes faites par d'autres organisations internationales;
- d) 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;
- e) Possibilité de rassembler les données statistiques sur les engins utilisés pour le transport de denrées périssables en régime de température dirigée;
- f) Moyens d'une coopération plus étroite avec les organisations internationales, en particulier avec l'Organisation internationale de normalisation (ISO), la Communauté économique européenne et le Centre européen de normalisation (CEN), et mesures à prendre par les gouvernements à cette fin;
- g) Demande aux gouvernements d'accroître leur soutien pour la coopération à des projets internationaux afin d'améliorer l'harmonisation des méthodes et des procédures concernant l'interprétation de l'ATP, en particulier en appuyant les travaux de la Sous-Commission des ingénieurs de stations d'essais de l'IIF en ce qui concerne les essais comparatifs.

Travail fait : Des amendements à l'ATP ont été examinés et des projets de résolutions ont été élaborés.

Travail à faire : Le Groupe de travail du transport des denrées périssables étudiera les problèmes qui se posent, en particulier il évaluera l'aptitude des engins à parois minces au transport des produits surgelés (congelés) et examinera, s'il y a lieu en coopération avec le Groupe de travail de la normalisation des produits périssables et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, les questions liées à la facilitation du transport des denrées périssables en vue d'une modification éventuelle de l'ATP et des résolutions pertinentes.

Durée : Projet permanent.

