



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-quinzième session

**Rapport du Groupe de travail du transport
des denrées périssables sur sa soixante-quinzième
session**

Tenue à Genève du 8 au 11 octobre 2019



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-4	5
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	5	5
III. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	6-11	5
A. Comité des transports intérieurs.....	6-9	5
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles	10-11	5
IV. Activités d'autres organisations internationales qui s'occupent de problèmes intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)	12-31	6
A. Institut international du froid (IIF).....	12-13	6
B. Transfrigoroute International	14	6
C. Organisations de normalisation	15	6
1. Groupe de travail 2 du CEN/TC 413.....	16-20	6
2. Groupe de travail 1 du CEN/TC 413.....	21-24	7
3. Révision de la norme EN 12830.....	25-26	8
4. Révision des normes EN 13485 et EN 13486	27-28	8
5. Normes ISO.....	29	8
6. Autres activités de normalisation intéressant le WP.11.....	30-31	9
V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)	32-41	9
A. État de l'Accord.....	32	9
B. État des amendements.....	33-35	9
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétente des pays parties à l'ATP	36-37	10
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP	38-39	10
E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP.....	40	10
F. Interprétation de l'ATP.....	41	10
VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour)	42-95	10
A. Propositions en suspens	42	10
B. Nouvelles propositions	43-95	11
1. Proposition d'amendement à la section 2 de l'annexe 1 : définition des dispositifs thermiques	43-44	11
2. Proposition d'amendement à la section 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 : harmonisation du libellé.....	45-46	11
3. Proposition d'amendement aux alinéas a) et b) de la section 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 : validité des procès-verbaux d'essai pour les groupes frigorifiques.....	47-49	11
4. Degrés Celsius et Kelvin	50	11
5. Amendement à l'appendice 3 de l'annexe 1	51	12
6. Amendement à l'appendice 2 de l'annexe 1	52	12

7. Propositions visant à améliorer les procès-verbaux d'essai et l'attestation de conformité à l'ATP	53–57	12
8. Procédure de mesure de la puissance des groupes réfrigérants et frigorifiques bitempérature à émetteur unique.....	58–60	12
9. Proposition d'amendement au paragraphe 6.5 de l'appendice 2 de l'annexe 1 : Mesure de la température à l'extérieur au cours d'essais de descente en température.....	61	13
10. Amendement aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP.....	62–65	13
11. Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes	66–68	13
12. Amendement à l'appendice 1 de l'annexe 2.....	69–70	14
13. Amendement à l'appendice 2 de l'annexe 1.....	71	14
14. Proposition d'amendement de la section 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 : Obtention d'une attestation de conformité pour les engins qui ne seront équipés de dispositifs thermiques qu'après leur transfert dans un autre pays	72–74	14
15. Proposition d'amendement à l'ATP visant à introduire des dispositions spéciales applicables aux colis et aux véhicules et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement (telles que la neige carbonique (n° ONU 1845) ou l'azote liquide réfrigéré (n° ONU 1977) ou l'argon liquide réfrigéré (n° ONU 1951)).....	75	14
16. Attestations ATP temporaires pour les prototypes d'engins	76–78	14
17. Modification concernant le modèle de procès-verbal d'essai qui définit les conditions d'essais à inscrire pour la détermination des débits d'air au soufflage de l'évaporateur	79	15
18. Le rôle de l'incertitude de mesure dans les décisions d'évaluation de la conformité selon l'ATP	80–81	15
19. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes	82–83	15
20. Modification concernant le modèle de procès-verbal d'essai qui définit les spécifications de groupes frigorifiques ainsi que leurs puissances frigorifiques utiles découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouveaux moyens de régulation	84–87	15
21. Amendement à l'annexe 1	88–89	16
22. Amendement à l'ATP visant à intégrer des dispositions relatives à la création d'une base de données sur les certificats ATP délivrés par les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes, accessible sur le site Web du secrétariat du Groupe de travail, ainsi que des dispositions prévoyant la publication d'une liste de tous les certificats ATP délivrés par les autorités compétentes des Parties contractantes sur leurs sites Web respectifs	90–93	16
23. Rapport d'activité du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et unités thermiques ATP.....	94–95	16

VII.	Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour)	96	17
	Amendement aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP.....	96	17
VIII.	Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour)	97	17
IX.	Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour)	98	17
X.	Programme de travail et évaluation biennale (point 9 de l'ordre du jour).....	99	17
XI.	Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour)	100	17
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)	101–104	17
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	105	18
Annexes			
I.	Rectifications à apporter au document ECE/TRANS/WP.11/237.....		19
II.	Propositions d'amendements à l'ATP		20
III.	Rectifications à apporter à l'ATP		22
IV.	Ajouts au Manuel ATP.....		23

I. Participation

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a tenu sa soixante-quinzième session du 8 au 11 octobre 2019, sous la présidence de M. K. de Putter (Pays-Bas) et la vice-présidence de M. J.-M. Bonnal (France).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Croatie, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Luxembourg, Maroc, Pays-Bas, Pologne, Slovaquie, Suisse, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et Turquie.
3. Un représentant de l'Algérie a également participé à la session en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission économique pour l'Europe.
4. Étaient représentées une organisation intergouvernementale, l'Institut international du froid (IIF), ainsi que deux organisations non gouvernementales : le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI). Le projet EuroMed était également représenté.

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

Documents : ECE/TRANS/WP.11/240,
ECE/TRANS/WP.11/240/Add.1.

Documents informels : INF.1 et INF.3 (secrétariat).

5. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/240 et Add.1) a été adopté tel que modifié par le document informel INF.1 afin de tenir compte des documents INF.1 à INF.5.

III. Activités des organes de la CEE intéressant le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs

6. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la quatre-vingt-unième session du Comité des transports intérieurs (ci-après CTI) (19-22 février 2019) tels qu'ils sont présentés dans le rapport de ce dernier (ECE/TRANS/288, par. 99 à 104).
7. Le CTI a adopté les rapports de ses organes subsidiaires (ECE/TRANS/288, par. 117).
8. En ce qui concerne les propositions relatives à un plan concret visant à faire concorder les travaux du Groupe de travail avec la stratégie du CTI, le WP.11 a décidé d'envoyer au secrétariat des contributions qui seront ensuite regroupées et présentées dans un document qui sera examiné à la prochaine session.
9. En ce qui concerne les questions en suspens mentionnées dans le rapport sur la table ronde consacrée aux moyens d'améliorer son fonctionnement (voir ECE/TRANS/WP.11/239, par. 5 à 29), le Groupe de travail a décidé de trouver un moyen approprié de poursuivre sa réflexion à la prochaine session.

B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles

10. Les activités du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7) qui présentaient un intérêt pour le WP.11 étaient les suivantes :
 - Réunion/atelier de la CEE sur le thème « De la viande de qualité pour assurer un avenir durable » – Réunion internationale sur la qualité gustative, les normes alimentaires et les solutions innovantes pour le commerce, 1^{er} et 2 août 2019, Potsdam-Berlin (Allemagne) ;

- Vingt-huitième session de la Section spécialisée de la normalisation de la viande (GE.11), 19 novembre 2019, Genève (Suisse) ;
- Soixante-quinzième session du Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7), 20 et 21 novembre 2019, Palais des Nations, Genève (Suisse).

11. On trouvera de plus amples informations sur ces activités et d'autres sur le site du WP.7, à l'adresse <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

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

A. Institut international du froid (IIF)

12. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la réunion de la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF (CERTE), qui s'est tenue à Wageningen (Pays-Bas), les 24 et 25 avril 2019 (voir document informel INF.2). La Sous-Commission avait appuyé les propositions adressées au WP.11, notamment sur les points suivants :

- Débit d'air (problème de traduction entre les versions française et anglaise) ;
- Fournisseur secondaire d'évaporateurs.

13. Certaines préoccupations ont été exprimées au sujet d'une erreur de l'outil de calcul multitempératures mentionnée dans le compte rendu de la réunion de la CERTE. Les représentants de Transfrigoroute International ont précisé que cette erreur avait été corrigée dans la dernière mise à jour du logiciel, et ils ont exprimé leur volonté de corriger toute erreur qui serait décelée à l'avenir.

B. Transfrigoroute International

14. Le représentant de Transfrigoroute International a présenté les activités récemment menées par son organisation, dont il était rendu compte dans le document informel INF.5.

C. Organisations de normalisation

15. Le WP.11 a été informé de l'état d'avancement des travaux portant sur l'élaboration et la révision des normes.

Normes EN

1. Groupe de travail 2 du CEN/TC 413

16. Des experts de l'Allemagne, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, et du Royaume-Uni se sont réunis à plusieurs reprises, notamment en groupe de travail, au cours des douze derniers mois, avec la participation informelle d'experts d'autres pays européens.

17. EN 16440 – 1:2015-01 (Méthodes d'essai des appareils de réfrigération pour moyens de transport isothermes – Partie 1 : Systèmes de réfrigération mécanique avec évaporateur à circulation d'air forcée ou convection et dispositifs de chauffage optionnels). La version finale a été publiée en janvier 2015.

18. Les parties suivantes seront encore examinées :

- Partie 2 : Systèmes eutectiques. La version préliminaire est toujours en cours d'examen en vue de la mise au point d'une version finale. Il est en particulier question des prescriptions d'essai relatives aux capacités de refroidissement et à la consommation des nouveaux dispositifs équipés de systèmes eutectiques ainsi que des dispositifs en mode de fonctionnement quotidien. Un avant-projet a été envoyé en vue d'un nouveau vote et d'une activation afin de mettre la dernière main au projet de norme prEN 16440-2 et à l'enquête du CEN ;

- Partie 3 : Systèmes de réfrigération à neige carbonique pour le transport. Ce projet est interrompu ;
- Partie 4 : Systèmes de réfrigération à gaz contrôlés à évaporation directe. Ce projet est interrompu ;
- Partie 5 : Systèmes de réfrigération à gaz contrôlés à évaporation indirecte. Ce projet est interrompu.

19. Une partie supplémentaire (Partie 6 : Exigences spéciales relatives aux systèmes multitempératures) est prévue en tant que nouveau projet.

20. Une partie supplémentaire X (Exigences spéciales pour les équipements utilisant des fluides frigorigènes inflammables pour les dispositifs frigorifiques ou calorifiques) est actuellement étudiée par les groupes de travail 1 et 2 en tant que futur projet intitulé « Prescriptions d'essai et processus d'analyse des risques pour les groupes frigorifiques de transport à nouveaux fluides frigorigènes à faible potentiel d'effet de serre » du fait des incidences sur le travail des deux groupes.

2. Groupe de travail 1 du CEN/TC 413

21. Des experts de l'Allemagne, de la Finlande, de la France, de l'Irlande, de l'Italie, et du Royaume-Uni appuyés par des experts de la Slovaquie et de la République tchèque ont participé au cours de l'année à plusieurs réunions, notamment dans le cadre de groupes de travail, avec la participation informelle d'experts d'autres pays européens.

22. L'objectif du groupe chargé du projet est de mettre au point une norme qui s'intitulera : « Moyen de transport isotherme pour les marchandises sensibles à la température – Exigences et essais ». Cette norme s'appliquera aux moyens de transport isothermes utilisés pour le transport de marchandises sensibles à la température afin de limiter les échanges thermiques avec l'environnement extérieur. Lorsqu'il est nécessaire de maintenir une température constante, ces moyens de transport peuvent en outre être équipés d'un dispositif de chauffage ou de refroidissement. Les exigences tiendront compte d'une plage de températures intérieures comprises entre -30 °C et +25 °C et d'une plage de températures ambiantes comprises entre -30 °C et +43 °C.

23. Il est prévu que cette norme comprenne différentes parties :

- EN 17066 – Partie 1 : Cellule isotherme – Moyen de transport isotherme pour les marchandises sensibles à la température – Exigences et essais, terminologie, dispositions particulières, dispositions relatives aux essais, dimensionnement des cellules isothermes, y compris la détermination du coefficient K ; la version finale a été publiée en octobre 2019 ;
- Partie 2 : Équipement – Combinaison des cellules isothermes et de leurs dispositifs de chauffage ou de refroidissement, y compris la vérification des capacités de refroidissement et de chauffage pour le transport à longue distance ainsi que la distribution ;
- Partie 3 : Petits conteneurs pour usages multiples, de volume intérieur inférieur ou égal à 2 m³ ;
- Une partie supplémentaire (Exigences spéciales relatives aux systèmes multitempératures) est prévue en tant que nouveau projet ;
- Une partie supplémentaire X (Exigences spéciales pour les équipements utilisant des fluides frigorigènes inflammables pour les dispositifs frigorifiques ou calorifiques) est actuellement étudiée par les groupes de travail 1 et 2 en tant que futur projet intitulé « Prescriptions d'essai et processus d'analyse des risques pour les groupes frigorifiques de transport à nouveaux fluides frigorigènes à faible potentiel d'effet de serre » du fait des incidences sur le travail des deux groupes.

24. La proposition devrait être prise en considération lors de la prochaine réunion, les 26 et 27 novembre 2019, à Padoue (Italie).

3. Révision de la norme EN 12830

25. Révision de la norme EN 12830:1999 (Enregistreurs de température pour le transport, l'entreposage et la distribution de denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Essais, performance, aptitude à l'emploi).

26. Une nouvelle version de la norme EN 12830:2018-10 (Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles – Essais, performance, aptitude à l'emploi), a été publiée. Cette version tient compte de l'évolution et des besoins techniques effectifs. Le champ d'application de la norme révisée a été étendu à la gamme des températures comprises entre -80 °C et +85 °C pour les marchandises sensibles à la température de la chaîne du froid.

4. Révision des normes EN 13485 et EN 13486

27. Les normes suivantes ont été révisées en vue de l'adoption de modifications et du développement technique effectif de la norme publiée sous le numéro EN 12830:2018-10 (Enregistreurs de température pour le transport, le stockage et la distribution des marchandises thermosensibles – Essais, performance, aptitude à l'emploi) :

- EN 13485:2002 (Thermomètres pour le mesurage de la température de l'air et des produits pour le transport, l'entreposage et la distribution de denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Essais, performance, aptitude à l'emploi) ; et
- EN 13486:2002 (Enregistreurs de température et thermomètres pour le transport, l'entreposage et la distribution des denrées alimentaires réfrigérées, congelées et surgelées et des crèmes glacées – Vérification périodique).

28. Cet examen a commencé le 4 octobre 2018. Plusieurs réunions du CEN/TC 423 PC ont eu lieu à Berlin, Paris, Madrid et Munich avec la participation d'experts de l'Allemagne, de la France, de l'Espagne et du Portugal. La dernière réunion en date a eu lieu le 23 octobre 2019 à Paris.

5. Normes ISO

29. Le représentant du Royaume-Uni a donné un bref aperçu des cinq normes ISO mises au point ou en cours d'élaboration qui présentent un intérêt pour le WP.11 :

- ISO 1496, Partie 2 (ISO/TC104/SC2/WG1) – Spécifications et essais – Conteneurs à caractéristiques thermiques. Selon cette norme, publiée en octobre 2018, le coefficient K doit être égal à 0,3 W/m²/°C pour tout nouveau conteneur et ne devrait pas dépasser 0,4 W/m²/°C au cours du cycle de vie du conteneur, comme le précise une nouvelle annexe d'information sur le vieillissement portant sur la détérioration de l'isolant thermique du conteneur au fil du temps. La procédure d'essai pour la détermination du coefficient K est désormais identique à celle décrite dans l'ATP. Des dispositions sont également prévues pour la circulation de l'air, la ligne de charge et les hauteurs de plancher ;
- ISO 20854 (ISO/TC104/SC2/WG1) – Conteneurs thermiques – Norme de sécurité pour les systèmes réfrigérants utilisant des fluides frigorigènes inflammables – Exigences de conception et de fonctionnement. 100 % d'avis positifs pour le projet final de la norme (FDIS) ; publication fin 2019. Cette norme ne s'applique pas aux véhicules routiers, mais elle sera pertinente pour l'élaboration future d'une norme les concernant ;
- ISO 23412 (ISO/PC 315) – Services de livraison frigorifiques indirects sous température dirigée – Transport terrestre de colis comprenant un transbordement. Au stade du projet final (FDIS) ; publication prévue en 2019 ;
- ISO/DIS 22982-1 – Conditionnement pour le transport – Emballages de transport à température dirigée pour le transport de colis – Partie 1 : Prescriptions générales ;

- ISO/CD 22982-2 – Emballages de transport à température dirigée – Partie 2 : Prescriptions générales pour les essais des emballages de transport à température dirigée destinés au transport de colis.

6. Autres activités de normalisation intéressant le WP.11

30. Informations sur les projets coréens relatifs à la norme ISO/TC 122 (Emballage). Sous la houlette de la Corée, deux projets sont en cours d'élaboration dans le cadre du groupe de travail ISO/TC 122/WG 16 (Emballages de transport à température contrôlée) :

- ISO/NP 22982-1 (Emballages de transport à température contrôlée – Partie 1 : Exigences générales concernant les emballages de transport à température contrôlée pour l'expédition de colis) ; et
- ISO/NP 22982-2 (Emballages de transport à température contrôlée – Partie 2 : Exigences générales concernant les essais des emballages de transport à température contrôlée pour l'expédition de colis).

31. Les premières observations ont été reçues jusqu'en août 2019. L'examen de la question est toujours en suspens et l'on s'achemine vers une norme ISO/FD.

V. État et mise en œuvre de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord

32. Aucune adhésion nouvelle à l'ATP n'est à signaler depuis la dernière session et le nombre de Parties contractantes reste donc de 50.

B. État des amendements

33. Les propositions d'amendement à l'ATP adoptées par le Groupe de travail à ses soixante-treizième et soixante-quatorzième sessions en 2017 et 2018, qui sont reproduites à l'annexe I des rapports de ces sessions, soit des documents ECE/TRANS/WP.11/237 et ECE/TRANS/WP.11/239, respectivement (notification dépositaire C.N.19.2019.TREATIES-XI.B.22), ont été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 31 janvier 2019.

34. Le 28 février 2019, le Gouvernement allemand, agissant en vertu du paragraphe 2 b) de l'article 18 de l'ATP, a informé le Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter les propositions, mais que les conditions de cette acceptation n'étaient pas encore remplies (C.N.75.2019.TREATIES-XI.B.22). En conséquence, les propositions d'amendements adoptées aux sessions de 2017 et 2018 du WP.11 ne seront réputées acceptées que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois après la période de notification initiale de six mois, le Gouvernement allemand ne présente pas une objection aux amendements proposés.

35. Les propositions de corrections à l'ATP adoptées à la soixante-quatorzième session du WP.11 en 2018 (ECE/TRANS/WP.11/239, annexe II) ont été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU le 30 janvier 2019 (C.N.18.2019.TREATIES-XI.B.22). Les corrections ont été considérées comme acceptées le 10 mai 2019 (C.N.159.2019.TREATIES-XI.B.22).

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

36. À sa soixante-treizième session, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envoyer à toutes les Parties contractantes une lettre rappelant, entre autres choses, l'obligation qu'ont celles-ci de tenir à jour les coordonnées des autorités compétentes.

37. De ce fait, plusieurs pays ont mis à jour les coordonnées de leurs autorités compétentes. Toutes les informations reçues ont été ajoutées à la liste des autorités compétentes et des stations d'essai officiellement désignées, qui peut être consultée à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststationsnew.html>.

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

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/1 (secrétariat).

38. À sa dernière session, le Groupe de travail a remercié les 22 pays qui avaient fourni des données en réponse au questionnaire sur l'application de l'ATP en 2017 et a souligné qu'il était indispensable d'obtenir des informations de toutes les Parties contractantes à l'ATP puisque cela permettait d'harmoniser la mise en œuvre de l'Accord. Les informations reçues pour l'année 2018 figurent dans le document ECE/TRANS/WP.11/2019/1. Les pays ont également été priés de répondre à une question supplémentaire concernant l'application de l'ATP ; les réponses reçues par le secrétariat figurent dans l'annexe du document ECE/TRANS/WP.11/2019/1.

39. Le WP.11 a été informé de faits nouveaux concernant les colis et petits conteneurs utilisés pour le transport de denrées périssables. Afin de connaître les pratiques actuelles et de pouvoir décider s'il s'agit d'un sujet à examiner plus en détail à de futures sessions du WP.11, il a été décidé d'introduire la question suivante dans le questionnaire 2019 : « Comment les colis et petits conteneurs utilisés pour le transport de denrées périssables sont-ils réglementés dans votre pays ? ».

E. Échange de bonnes pratiques pour une meilleure application de l'ATP

40. Le WP.11 a décidé d'examiner les documents disponibles au titre de ce point de l'ordre du jour au titre du point 5 b).

F. Interprétation de l'ATP

41. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

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

A. Propositions en suspens

42. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée. Le Groupe de travail a décidé de publier un rectificatif au document ECE/TRANS/WP.11/237 afin de remédier à certaines incohérences relevées dans la proposition de modèle 13 de procès-verbal d'essai (voir annexe I).

B. Nouvelles propositions

1. Proposition d'amendement à la section 2 de l'annexe 1 : définition des dispositifs thermiques

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/2 (Allemagne).

43. Le Groupe de travail a approuvé dans le principe l'ajout d'une définition pour le terme « dispositifs thermiques », mais a estimé que la proposition devait être reformulée de façon à être plus explicite. Elle contient actuellement une liste d'éléments pouvant être considérés comme des dispositifs thermiques.

44. Il a été demandé à la délégation de l'Allemagne de soumettre en vue de la prochaine session une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

2. Proposition d'amendement à la section 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 : harmonisation du libellé

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/3 (Allemagne).

45. Des participants ont fait part de leur préoccupation au sujet du remplacement du terme anglais « *unit* » dans certaines parties du texte, car il n'était pas clair pour toutes les délégations s'il s'agissait d'une unité de surface ou bien d'un équipement. Les représentants de la France et de la Fédération de Russie ont également fait état de problèmes d'interprétation du texte en français et en russe une fois que les modifications proposées seraient prises en compte.

46. La délégation de l'Allemagne a demandé au Groupe de travail d'apporter sa contribution à la poursuite de l'élaboration de la proposition en vue de soumettre une version révisée à la prochaine session.

3. Proposition d'amendement aux alinéas a) et b) de la section 6 de l'appendice 1 de l'annexe 1 : validité des procès-verbaux d'essai pour les groupes frigorifiques

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/4 (Allemagne).

47. Des préoccupations ont été exprimées concernant les points suivants :

- Il n'est pas précisé à quelle autorité compétente la proposition fait référence. S'agit-il de l'autorité compétente nationale ou de l'autorité compétente du pays de fabrication ?
- Il manque une définition claire de l'expression « *no modification to major components* » (« aucune modification des principaux composants »). Les autorités compétentes ont donc du mal à juger de la pertinence de l'extension de la validité du certificat de conformité de type ;
- Aucune référence n'est faite à la version du logiciel utilisé. De l'avis de certaines délégations, cette information devrait être disponible.

48. Les participants se sont accordés sur la nécessité d'établir une liste des composants susceptibles d'influer sur la capacité de refroidissement de l'engin afin de préciser le sens de l'expression « *no modification to major components* » (« aucune modification des principaux composants »). Les représentants de Transfrigoroute International soumettront une proposition pour examen à la prochaine session.

49. Le WP.11 a invité la délégation de l'Allemagne à soumettre une proposition révisée pour la prochaine session.

4. Degrés Celsius et Kelvin

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/6 (Espagne).

50. Aucune objection quant au principe n'a été formulée au sujet des propositions énoncées dans le document. Cependant, en vue de trouver un moyen d'exprimer de manière cohérente du point de vue scientifique les températures, les écarts de température et les unités de température pour le coefficient K, le Groupe de travail a décidé de confier

l'examen de ce document à la Sous-Commission du transport réfrigéré de l'IIF à sa prochaine réunion (réunion CERTE). Le représentant de l'IIF a demandé aux membres du Groupe de travail, en particulier aux délégations de l'Espagne et de la Slovénie, d'apporter leur contribution en vue d'avancer sur la question.

5. Amendement à l'appendice 3 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/19 (Royaume-Uni).

51. Le Groupe de travail a adopté la proposition formulée dans le document, laquelle a entraîné un amendement au point 3 de la formule d'attestation pour les engins isothermes, réfrigérants, frigorifiques, calorifiques ou frigorifiques et calorifiques affectés aux transports terrestres internationaux de denrées périssables, figurant dans l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP (voir annexe II).

6. Amendement à l'appendice 2 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/22 (Royaume-Uni).

52. Le document a été retiré car les propositions qu'il contenait figuraient déjà dans le document ECE/TRANS/WP.11/2019/16.

7. Propositions visant à améliorer les procès-verbaux d'essai et l'attestation de conformité à l'ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/16 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et des unités thermiques ATP).

53. Le Groupe de travail a remercié le groupe de travail informel du travail accompli sur cette question, car il estimait que l'amélioration du système d'homologation des engins et des unités thermiques ATP pourrait contribuer à l'harmonisation des procédures d'acceptation entre toutes les Parties contractantes.

54. En ce qui concerne la proposition n° 1, le Groupe de travail a conclu qu'il fallait définir les nouveaux termes utilisés avant d'amender l'ATP. Les discussions sur cette question ont été reportées jusqu'à ce que les définitions en question soient disponibles.

55. La proposition n° 2 a été adoptée, ainsi que la proposition n° 3, après modification de la proposition d'amendement de la version française (voir annexe II).

56. En ce qui concerne la proposition n° 4, plusieurs délégations ont estimé que si le mois et l'année de fabrication étaient déjà requis sur la plaque du constructeur, les modèles de procès-verbaux d'essai devraient aussi contenir cette information. Certaines délégations ont fait observer qu'il existait des incohérences entre les modèles et qu'une proposition visant à indiquer à la fois le mois et l'année de fabrication chaque fois que nécessaire devrait être soumise à l'examen d'une prochaine session.

57. Les propositions n°s 5 et 6 ont été adoptées (voir annexe II).

8. Procédure de mesure de la puissance des groupes réfrigérants et frigorifiques bitempérature à émetteur unique

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/11 (France).

58. On a fait valoir que s'il existait un risque de gel lors du transport de produits censés être gardés frais, l'équipement utilisé ne devrait pas servir à transporter ce genre de produits et que les dispositions de l'ATP devraient être précisées dans ce sens. Des préoccupations ont également été exprimées au sujet de l'emplacement de l'amendement dans l'ATP.

59. Il a été par ailleurs précisé que le risque de gel concernait tous les types d'engins non pourvus d'un réchauffeur lorsque le transport s'effectuait par des températures extérieures inférieures à zéro.

60. La délégation de la France présentera à la prochaine session une version révisée de sa proposition, qui tiendra compte de toutes les observations faites.

**9. Proposition d'amendement au paragraphe 6.5 de l'appendice 2 de l'annexe 1 :
Mesure de la température à l'extérieur au cours d'essais de descente en température**

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/12 (Finlande).

61. La proposition modifiée pour tenir compte des observations formulées et des préoccupations exprimées a été mise aux voix et adoptée par 5 voix pour (Danemark, Finlande, Italie, Royaume-Uni et Turquie) (voir annexe II).

10. Amendement aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Documents : ECE/TRANS/WP.11/2019/10 (France) ;
ECE/TRANS/WP.11/2019/17 (Royaume-Uni).

62. Certaines délégations ont fait remarquer que la proposition du Royaume-Uni visait à compléter l'amendement inclus dans la version de l'ATP entrée en vigueur le 19 décembre 2016 (alors que la proposition de la France visait à revenir au statut en vigueur avant cette date) selon lequel les renseignements concernant la circulation de l'air étaient fournis par le constructeur.

63. Plusieurs délégations se sont opposées à l'inclusion dans l'ATP de dispositions concernant la circulation de l'air à l'intérieur de la caisse de l'engin, étant donné que le principal objectif était de maintenir la température souhaitée autour des denrées périssables et que la régulation du flux d'air n'était pas la seule façon d'y parvenir.

64. D'autres délégations se sont demandé comment l'amendement proposé permettrait de résoudre les problèmes lorsque la caisse de l'engin est soit trop grande soit trop petite, ou de gérer le cas des nouveaux équipements contenant des systèmes intelligents capables de réguler les flux d'air afin d'optimiser la consommation d'énergie ou des unités contenant plus d'un évaporateur.

65. Pour finir, le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'idée du Royaume-Uni d'essayer d'inclure dans l'ATP des dispositions visant à réguler les flux d'air à l'intérieur de la caisse de l'engin, avant d'examiner la proposition de la France. À cette fin, il a prié les délégations qui avaient voté contre (Allemagne, Finlande et République tchèque) d'expliquer leur décision à la délégation du Royaume-Uni. Une version révisée de la proposition sera soumise pour examen à la prochaine session.

11. Modification concernant les modèles de procès-verbaux qui définissent les spécifications des engins et engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouvelles mousses isolantes

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/7 (France).

66. Plusieurs délégations ont estimé que les renseignements requis dans la proposition d'amendement pourraient être considérés comme confidentiels par certains constructeurs, notamment en cas d'exportation des équipements. Il a été précisé que les renseignements requis seraient communiqués à des stations d'essais, lesquelles sont tenues à la confidentialité.

67. Certains participants ayant fait part de leurs difficultés à obtenir des informations jugées très détaillées, la proposition a été modifiée, puis soumise à un vote. Elle a été rejetée par 3 voix pour (Danemark, France et Maroc) et 2 voix contre (Allemagne et Fédération de Russie).

68. La délégation de la France présentera une proposition révisée à la prochaine session, qui tiendra compte de ces observations et qui élargira le champ d'application de la proposition à tous les matériaux isolants, et pas seulement les mousses.

12. Amendement à l'appendice 1 de l'annexe 2

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/20 (Royaume-Uni).

69. Le Groupe de travail a adopté la proposition n° 3 après ajout d'une mesure provisoire visant à autoriser l'utilisation d'enregistreurs de température actuellement en service conformes à la norme EN 12830:1999 (voir annexe II).

70. Il a été souligné que le Groupe de travail devrait accélérer ses travaux sur la création d'un groupe de travail informel de la normalisation, comme cela avait été convenu à sa soixante-quatorzième session, afin de traiter ces questions avec plus d'efficacité.

13. Amendement à l'appendice 2 de l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/21 (Royaume-Uni).

71. La proposition a été adoptée en tant que correction (voir annexe III).

**14. Proposition d'amendement de la section 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1 :
Obtention d'une attestation de conformité pour les engins qui ne seront
équipés de dispositifs thermiques qu'après leur transfert dans un autre pays**

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/5 (Allemagne).

72. Alors que certaines délégations ont donné leur soutien de principe à la proposition, car elles estimaient que l'application des dispositions de l'ATP n'était pas harmonisée dans toutes les Parties contractantes et que la précision proposée pourrait éviter des essais inutiles lors de l'exportation d'engins dans un autre pays, d'autres délégations ont estimé que les dispositions de l'ATP en vigueur étaient claires et ne voyaient pas la nécessité de les modifier.

73. La proposition a été mise aux voix et rejetée par 3 voix pour (Allemagne, Finlande, et Luxembourg) et 5 voix contre (Danemark, Fédération de Russie, France, Italie et Maroc).

74. La délégation de l'Allemagne a été invitée à soumettre une version révisée de sa proposition qui tiendrait compte des observations formulées, pour examen à la prochaine session.

15. Proposition d'amendement à l'ATP visant à introduire des dispositions spéciales applicables aux colis et aux véhicules et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement (telles que la neige carbonique (n° ONU 1845) ou l'azote liquide réfrigéré (n° ONU 1977) ou l'argon liquide réfrigéré (n° ONU 1951))

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/13 (Suisse).

75. Les participants ont décidé d'introduire dans le Manuel ATP, sous la forme d'un commentaire relatif à l'article 4 de l'ATP, une référence aux textes pertinents figurant dans d'autres instruments. La proposition telle que modifiée a été adoptée (voir annexe IV).

16. Attestations ATP temporaires pour les prototypes d'engins

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/23 (Transfrigoroute International).

76. Il a été précisé que le document se rapportait uniquement à l'expérimentation de nouvelles technologies sur des prototypes et que ces essais devaient être effectués sur route dans différentes conditions climatiques.

77. Des questions ont été posées au sujet de la responsabilité des essais sur les prototypes, ainsi que de la sécurité sanitaire des aliments. Le représentant de Transfrigoroute International a expliqué que le fabricant du prototype aurait la responsabilité de mener les essais et de veiller à ce que les denrées périssables soient transportées de façon sûre, conformément aux dispositions de l'ATP.

78. Le représentant de Transfrigoroute International a été invité à soumettre en vue de la prochaine session une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

17. Modification concernant le modèle de procès-verbal d'essai qui définit les conditions d'essais à inscrire pour la détermination des débits d'air au soufflage de l'évaporateur

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/9 (France).

79. Des observations ont été faites au sujet des essais réalisés conformément à la norme ISO 5801 et pour souligner que l'information la plus pertinente était le débit d'air au soufflage. La proposition a été modifiée en conséquence, puis adoptée (voir annexe II).

18. Le rôle de l'incertitude de mesure dans les décisions d'évaluation de la conformité selon l'ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/14 (Slovénie).

80. Des questions ont été posées au sujet de l'applicabilité de différentes méthodes pour calculer les incertitudes dans les laboratoires d'essai de conceptions différentes et utilisant différents matériels pour réaliser les essais. Il a été précisé que la proposition avait pour objet de fournir des lignes directrices concernant les décisions d'évaluation de la conformité pour les laboratoires agréés.

81. Le Groupe de travail a reconnu que ces lignes directrices étaient nécessaires en principe et a estimé qu'un débat intersessions entre les délégations ayant des objections concernant la proposition devrait avoir lieu. Une proposition révisée devrait être soumise pour examen à la session suivante.

19. Définition de l'autonomie d'un engin avec prise en compte des technologies à sources mixtes

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/8 (France).

82. Il a été reconnu que le document traitait d'un sujet important de portée générale, à savoir la façon dont les nouvelles technologies étaient prises en compte dans l'ATP. Bien que tous les participants soient favorables à l'ajout de définitions pour les engins autonomes et non autonomes dans l'ATP, plusieurs d'entre eux ont exprimé des préoccupations concernant :

- Le degré d'autonomie attendu d'un engin pour qu'il soit considéré comme autonome, notamment s'agissant de la durée et des conditions de fonctionnement ;
- L'emplacement des définitions dans l'ATP, étant donné que les concepts d'autonomie et de non-autonomie pouvaient s'appliquer à plusieurs types d'engins.

83. La délégation française a été invitée à présenter, à la prochaine session, une proposition révisée répondant aux préoccupations soulevées et assortie de justifications.

20. Modification concernant le modèle de procès-verbal d'essai qui définit les spécifications de groupes frigorifiques ainsi que leurs puissances frigorifiques utiles découlant de la nécessité de prendre en compte l'évolution technologique apportée par l'emploi de nouveaux moyens de régulation

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/15 (France).

84. Certaines délégations étaient d'accord avec le principe de tenir un registre de la version du logiciel utilisée pour effectuer les essais, car cette information était nécessaire pour évaluer la nécessité de procéder à de nouveaux essais. Il a également été souligné que l'adoption de l'amendement proposé entraînerait des coûts en raison de la nécessité éventuelle de soumettre l'engin à de nouveaux essais.

85. On a fait observer qu'il faudrait réfléchir davantage aux informations demandées dans la proposition, car elles variaient selon le type d'essai ou d'engin et qu'il pourrait être nécessaire de disposer de différentes versions du logiciel pour mettre à l'essai différentes configurations.

86. La plupart des délégations se sont accordées pour dire que les logiciels jouaient un rôle croissant dans l'évaluation des performances des engins frigorifiques et qu'il était important que le WP.11 examine cette question et trouve un moyen de tenir compte des différences entre les versions des logiciels.

87. Les deux options de la proposition ont été mises aux voix et rejetées avec 2 voix pour (Danemark et France) et 2 voix contre (Allemagne et Italie). La délégation française a été invitée à consulter les délégations allemande et italienne et à soumettre une proposition révisée à la prochaine session.

21. Amendement à l'annexe 1

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/18 (Royaume-Uni).

88. L'objectif général de la proposition, à savoir la réduction des émissions, a recueilli l'assentiment des participants. Le Groupe de travail a toutefois estimé que la proposition n'était pas très bien justifiée et que les problèmes que pourrait poser le reclassement d'engins isothermes renforcés en engins isothermes normaux devraient être examinés avec soin. Il conviendrait en outre d'établir une distinction claire entre les engins utilisés pour la distribution urbaine et ceux destinés au transport à longue distance.

89. Il a également été mentionné qu'une longue période de transition serait nécessaire si les changements proposés devaient être adoptés. Il a été demandé à la délégation du Royaume-Uni de soumettre en vue de la prochaine session une proposition révisée tenant compte des observations formulées.

22. Amendement à l'ATP visant à intégrer des dispositions relatives à la création d'une base de données sur les certificats ATP délivrés par les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes, accessible sur le site Web du secrétariat du Groupe de travail, ainsi que des dispositions prévoyant la publication d'une liste de tous les certificats ATP délivrés par les autorités compétentes des Parties contractantes sur leurs sites Web respectifs

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/24 (Fédération de Russie).

90. Étant donné que les traductions du document officiel de la Fédération de Russie ont été soumises tardivement et que les représentants n'ont pas été en mesure de se familiariser pleinement avec l'objectif de la proposition, le document a été présenté pour examen préliminaire.

91. Plusieurs délégations ont apporté leur soutien à la proposition en expliquant qu'une base de données recensant les attestations permettrait à la police et aux autres forces de l'ordre de vérifier leur conformité. Certaines délégations se sont inquiétées des risques pour la sécurité (augmentation éventuelle du nombre de fausses attestations grâce aux informations disponibles), mais aussi du temps que prendrait la mise en place de bases de données nationales ou d'une base de données centralisée et du coût de cette mise en place. Il a également été suggéré d'étudier la possibilité de publier des liens vers les bases de données nationales sur le site Web de la CEE.

92. Selon certaines délégations, le seul moyen de vérifier la validité d'une attestation était de s'adresser à l'autorité compétente qui l'avait délivrée et, de ce fait, une base de données n'était pas nécessaire. Le Groupe de travail a décidé qu'il lui fallait plus de temps pour évaluer les conditions de la mise en œuvre de la base de données et son utilité.

93. La délégation de la Fédération de Russie a été invitée à présenter une proposition révisée à la prochaine session.

23. Rapport d'activité du groupe de travail informel de l'amélioration du système d'homologation des engins et unités thermiques ATP

Document : Document informel INF.4 (Pays-Bas, au nom du groupe de travail informel).

94. Le Groupe de travail a pris connaissance du résultat des discussions tenues par le groupe de travail informel, tel qu'exposé dans le document informel INF.4.

95. Il a remercié le groupe de travail informel pour l'excellent travail qu'il avait accompli et qui facilitait les débats en plénière, et a prolongé son mandat jusqu'en 2020.

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

Amendement aux paragraphes 3.2.6 et 4.3.4 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1, à l'appendice 3 de l'annexe 1 et au Manuel ATP

Document : ECE/TRANS/WP.11/2019/17 (Royaume-Uni).

96. Les modifications qu'il était proposé d'apporter au manuel ATP n'ont pas été adoptées.

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

97. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

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

98. Aucun document n'ayant été soumis au titre de ce point de l'ordre du jour, la question n'a pas été abordée.

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

99. Le Groupe de travail a décidé de ne plus établir de programme de travail et de documents d'évaluation biennaux et que le point 9 de l'ordre du jour s'intitulerait dorénavant « Programme de travail ». Il a également décidé d'inscrire un nouveau point 7 à l'ordre du jour, intitulé « Rapports des groupes de travail informels », et de renuméroter en conséquence les points existants.

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

100. Le Groupe de travail a élu M. T. Nobre (Portugal) Président et MM. K. de Putter (Pays-Bas) et J.-M. Bonnal (France) Vice-Présidents de ses sessions de 2020. Il a remercié le Bureau et le secrétariat de leur travail.

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

101. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'en raison d'une restructuration interne de la Division des transports durables, les activités liées au transport des denrées périssables relevaient désormais de la Section de la réglementation des véhicules et de l'innovation dans les transports.

1. Hommages

102. Le Groupe de travail a été informé que M. Stumpf (Transfrigoroute International) prendrait sa retraite en mars 2020. Il l'a remercié d'avoir pendant aussi longtemps contribué à l'amélioration du transport des denrées périssables et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

2. Dates de la soixante-seizième session

103. Les dates du 6 au 9 avril 2020 (lundi à jeudi) ont été retenues pour la soixante-seizième session du WP.11. La date limite de soumission des documents est le 10 janvier 2020.

3. Dates de la soixante-dix-septième session

104. Les dates du 13 au 16 octobre 2020 (mardi à vendredi) ont été retenues pour la soixante-dix-septième session du WP.11. La date limite de soumission des documents est le 17 juillet 2020.

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

105. Le WP.11 a adopté le rapport sur sa soixante-quinzième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

[Original : anglais et français]

Rectifications à apporter au document ECE/TRANS/WP.11/237

1. Page 25, modèle n° 13, sous Groupe frigorifique présenté par

Supprimer [(Une déclaration du fabricant doit être fournie si le demandeur n'est pas le fabricant)]

2. Page 27, modèle n° 13, tableau concernant les échangeurs

Substituer au tableau existant :

Échangeurs thermiques		Condenseur	Évaporateur
Marque/Type			
Nombre de circuits			
Nombre de rangées			
Nombre d'isolants			
Nombre de tubes			
Pas des ailettes [mm]			
Tube : nature et diamètre [mm] ²			
Surface d'échange [m ²] ²			
Surface frontale [m ²]			
VENTILATEURS	Marque/Type		
	Nombre		
	Nombre de pales par ventilateur		
	Diamètre [mm]		
	Puissance [W] ²		
	Vitesse nominale [tr/min] ²		
	Débit total nominal [m ³ /h] sous une pression de 0 Pa ²		
	Mode d'entraînement (description de l'alimentation électrique : continu/alternatif, fréquence, etc.) :		

3. Page 28, modèle n° 13, note de bas de page 2

Au lieu de Valeur indiquée par le constructeur *lire* Informations communiquées par le constructeur.

Annexe II

[Original : anglais et français]

Propositions d'amendements à l'ATP

1. Annexe 1, appendice 2, section 6.5

Modifier les deux derniers paragraphes pour lire comme suit :

« Pour mesurer la température à l'extérieur de la caisse (Te), au moins 2 points de mesure de la température seront placés :

- Un point de mesure situé à la verticale à 20 cm vers le milieu de la hauteur de la caisse, à une distance de 10 à 20 cm de la paroi latérale ; et
- Un autre point de mesure à 20 à 50 cm de l'entrée d'air du condenseur.

Le dernier relevé doit provenir du point de mesure le plus chaud à l'intérieur de la caisse et intervenir à la fin de l'essai de descente en température. La température extérieure utilisée pour déterminer le temps de refroidissement maximum, dans le cas des équipements fabriqués à partir du 2 janvier 2012, est la température moyenne de tous les relevés obtenus aux points de mesure extérieurs jusqu'à ce que la température de la classe soit atteinte. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/12, tel que modifié)

2. Annexe 1, appendice 3

Sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/16, tel que modifié)

3. Annexe 1, appendice 4

Sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/16, tel que modifié)

4. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle n° 12

Dans le tableau concernant les échangeurs, remplacer la ligne « Marque-type » par deux lignes, comme suit :

	Condenseur	Évaporateur
Marque ²		
Type (le cas échéant) ²		

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/16, tel que modifié)

5. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle n° 12

Dans la note de bas de page 2, remplacer « Valeur indiquée par le constructeur » par « Informations communiquées par le constructeur ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/16)

6. Annexe 1, appendice 3

Sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/19, tel que modifié)

7. Annexe 2, appendice 1

Remplacer les paragraphes 2 à 3 par ce qui suit :

« L'appareil doit être contrôlé pour conformité à la norme EN 13486:2002 par un organisme accrédité et la documentation doit être disponible pour l'approbation des autorités ATP compétentes.

L'appareil doit être conforme à la norme EN 12830:2018.

Les enregistreurs de température en service conformes à la norme EN 12830:1999 peuvent continuer à être utilisés. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/20, tel que modifié)

8. Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle n° 12

Modifier la ligne 3 de la section c) comme suit :

« Débit d'air au soufflage de l'évaporateur :

Valeur mesurée m³/h

Sous une pression statique :

- Différentielle, mesurée entre le soufflage et l'entrée d'air de l'évaporateur, de 0 Pa ;
- Atmosphérique absolue de hPa. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/9, tel que modifié)

Annexe III

[Original : anglais et français]

Rectifications à apporter à l'ATP

Annexe 1, appendice 2, section 8, modèle n° 12, tableau concernant les échangeurs

Sans objet en français.

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/21)

Annexe IV

[Original : anglais et français]

Ajouts au Manuel ATP

Article 4

Ajouter à l'article 4 le commentaire suivant :

« Pour les colis et les engins de transport contenant des matières présentant un risque d'asphyxie lorsqu'elles sont utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement (telles que la neige carbonique (n° ONU 1845), l'azote liquide réfrigéré (n° ONU 1977), l'argon liquide réfrigéré (n° ONU 1951) ou l'azote), voir la section 5.5.3 du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.11/2019/13, tel que modifié)
