



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.11/2000/4
2 août 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables
(Cinquante-sixième session,
30 octobre-2 novembre 2000)

**Minutes de la réunion sur les directives ATP,
tenue au Cemagref à Paris du 21 au 24 mai 2000**

Participants :

- M. M. Eilsoe, Danemark
- M. B. Commere, France
- M. T. Nobre, Portugal
- M. F. Van der Rijst, Suède
- M. R. Lawton, Royaume-Uni
- M. O. K. Sid'Ahmed, Organisation des Nations Unies
- Mme N. Van Daalen, Pays-Bas
- M. J. N. Bonnal, France
- M. P. Nol, France
- M. L. Sallusti, Italie
- M. G. Florio, Italie

1. MM. M. Eilsoe et R. Lawton ont été élus président et secrétaire, respectivement.

2. Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour a été adopté avec des modifications mineures de la section 3.

3 a) Objectifs

Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues concernant ses objectifs. Il a estimé qu'il devrait :

- Ne pas modifier l'accord ATP, mais en préciser les dispositions.
- Formuler des commentaires sur l'Accord.
- Communiquer ces commentaires, décider s'il convient de créer un groupe permanent et déterminer les commentaires à adopter.
- Décider si le manuel devrait être approuvé par le WP.11.
- Décider si le manuel doit constituer une annexe à l'Accord ou un glossaire des termes utilisés.
- Définir les modalités d'établissement du manuel et ne pas examiner en détail les questions soulevées.
- Prendre modèle sur le manuel TIR.

M. B. Commere a présenté un bref historique des directives ATP.

1. Questionnaire Transfrigoroute.
2. Questionnaire IIF 1998 - divergences d'interprétation.
3. Lisbonne - proposition d'une réunion sur les directives 3/99.
4. Réunion de Genève - 5/99.
5. Réunion du WP.11 - 11/99.
6. CEMAGREF - 3/00.

Les principaux problèmes ont ensuite été examinés.

Innocuité des produits alimentaires

- Listeria / ESB.
- Protection de l'environnement/mousses etc./gaz à effet de serre.
- Ouverture du marché de l'UE.
- Les directives ATP s'adressent à divers utilisateurs/constructions/stations expérimentales.
- Nécessité d'adopter la résolution ATP à l'unanimité.

Que faut-il faire ?

- Définir clairement les obligations.
- Dissiper les sources de confusion entre les dispositions de l'Accord ATP et les réglementations locales qui font naître une concurrence déloyale.
- Définir une directive en matière d'hygiène qui tienne compte des systèmes de contrôle de la qualité appliqués dans d'autres secteurs.
- Tenir compte des innovations techniques.

Clarification des directives

- Processus décisionnel du WP.11 (règle de la majorité - 31 pays).
- Rôle des autorités. Validité des attestations/données d'information/inspections.
- Stations expérimentales - accréditation/ méthodes suivies pour les essais.
- Construction - spécifications et assurance-qualité.
- Utilisateurs - coefficient de sécurité, directives relatives aux fruits et légumes, enregistrement de la température, pré-refroidissement.

Quel statut aura le manuel ? Sur le plan juridique, doit-il être approuvé par le WP.11 ?

Quels sont les problèmes rencontrés ?

- Interprétation - des interprétations divergentes font naître des problèmes différents.
- Considérations d'ordre politique - implications politiques de l'adoption à l'unanimité.
- Problématique Nord/Sud.
- Adoption de l'ATP par l'UE ? Interprétation internationale ou limitée à l'UE ?
- Mots clefs ajoutés à l'Accord ATP par Clive Bowyer - à utiliser dans les directives.
- Différences d'interprétation technique.
- Glossaire présenté par M. Sid'Ahmed - à utiliser dans les directives - interprétation convenue.
- Proposition de MM. R. Heap et C. Bowyer tendant à utiliser la version révisée de l'Accord ATP.

3 b) Méthodes de travail

Méthode de travail : le champ d'application des directives et les procédures doivent être décidés à l'unanimité. Sinon, présentation des arguments et vote à la majorité.

1. Le manuel devrait suivre l'Accord ATP, pouvoir être interprété partout si possible. Les différences entre les législations nationales devraient y être indiquées.
2. Le manuel ATP est-il un manuel ou une directive ?
3. Sécurité des produits alimentaires et portée internationale : ces deux questions doivent être prioritaires.
4. L'avant-projet doit être prêt pour la réunion de Genève en novembre 2000.
5. Inviter d'autres pays à présenter des observations au groupe.
6. Le groupe doit avoir un caractère informel et s'efforcer de produire un document pour la prochaine réunion. Faut-il maintenir le groupe ? Participation aux réunions variable selon les questions examinées, essayer de faire en sorte que 6 à 8 personnes participent aux travaux, selon le sujet traité. Groupe informel à composition restreinte.

7. Ajouter à l'ordre du jour de la réunion de Genève un point relatif au manuel ATP. Ce point serait présenté par un pays. Concrètement, il pourrait être présenté par le secrétaire ou le président au secrétariat du WP.11. Communiquer les minutes au secrétariat.
8. Faire distribuer le document comme document officiel et, si le WP.11 en est d'accord, l'adopter en tant que manuel.
9. Le manuel sera élaboré au cours des prochaines années, si le WP.11 en décide ainsi. La composition du groupe doit être ouverte et varier en fonction du sous-secteur examiné.

3 c) Champ d'application

Il a été convenu d'établir un document définissant le champ d'application des directives ATP. Il pourrait s'agir d'une version modifiée de l'Accord TIR; les principes à adopter restent toutefois à arrêter.

Définition du champ d'application de l'Accord ATP et différences entre notes explicatives et commentaires.

- Les notes explicatives ont un caractère juridiquement contraignant.
- Les commentaires ne créent pas d'obligations; ils reflètent l'avis des experts.

Le texte ci-après a été présenté à titre provisoire :

"Champ d'application du manuel ATP

Ceci est la version provisoire proposée par le groupe de travail informel sur le manuel ATP créé par le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies, comme suite à la demande faite par le WP.11 à sa cinquante-cinquième session en novembre 1999. Il doit être présenté au WP.11 à sa prochaine session en novembre 2000.

Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies a décidé de publier un manuel ATP, contenant le *texte de l'Accord ATP de 1970 et les amendements y relatifs ainsi que les commentaires se rapportant à certaines dispositions et d'autres renseignements* présentant un intérêt pour les autorités compétentes, les sociétés de transport, les constructeurs et les stations expérimentales.

Les commentaires suivent immédiatement les dispositions de l'Accord auxquelles ils se rapportent.

Les commentaires figurant dans le manuel ATP ne lient pas les Parties contractantes à l'Accord ATP. Ils n'en sont pas moins importants pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'Accord car ils reflètent l'opinion du WP.11".

4. Structure du manuel ATP

Après en avoir débattu longuement, le groupe a décidé que la version définitive de l'Accord comprendrait le texte de celui-ci et les commentaires appropriés à la fin de chaque section.

Marche à suivre concernant les commentaires sur les directives ATP : par exemple, Transfrigoroute souhaite que l'on examine une question particulière, celle-ci sera étudiée et le WP.11 décidera d'inclure le commentaire correspondant s'il l'estime pertinent.

Tous les commentaires doivent être présentés par le biais d'un groupe reconnu de l'ONU (le présent groupe informel, par exemple), qui les transmettra au secrétariat.

5. Préciser certains commentaires (WP.11 1999)

5.1 Définition des denrées périssables, demandée par la Fédération de Russie.

"Denrées capables de produire des toxines non décelables si elles ne sont pas conservées dans des conditions adéquates."

Certains légumes surgelés, comme le chou-fleur, posent des problèmes et ne devraient donc pas être inclus.

5.2 Denrées périssables, fruits et légumes. Qui serait responsable de la perte de qualité des légumes ? À qui s'adresserait le commentaire ? Probablement aux utilisateurs.

5.3 Le fromage devrait-être inclus en raison des risques de listerias.

5.4 Les définitions concernant la qualité des denrées périssables ont été considérées comme un sujet particulièrement délicat. M. Sid'Ahmed recommande au WP.11 de laisser la question de côté pour le moment.

5.5 Essais des véhicules à compartiments multiples (thème traité par la réunion D2 à Munich)

5.6 Examiner les principaux problèmes :
Véhicules à compartiments multiples
Qualité
Définition des "denrées périssables"
Réhomologation et coefficient K : 0,4 est-elle la nouvelle valeur de K ou la valeur maximale admissible ?

6. Examen des minutes de la réunion sur les directives ATP qui s'est tenue les 25 et 26 mai 1999 (TRANS/WP.11/1999/1)

Un nouvel examen du questionnaire IIF a confirmé que les rubriques 1, 2, 3, 5 et 11 avaient un caractère strictement informatif.

Paragraphe 2 d) de l'appendice 1 de l'annexe 1 (souvent désigné comme la "règle du 1 %").
Qui est l'autorité compétente ?

Commentaire :

"L'autorité compétente est celle qui délivre le 'certificat' ATP visé à la section A de l'appendice 3 de l'annexe 1. Pour déterminer le pourcentage d'unités à tester, l'autorité compétente peut tenir compte des méthodes et des systèmes d'assurance-qualité des constructeurs."

Paragraphes 29 et 49 de l'appendice 2 de l'annexe 1

La procédure d'homologation de type a été examinée et un graphique a été produit (voir plus bas).

Commentaire :

"La procédure d'homologation est la suivante : le constructeur doit présenter une unité à une station expérimentale, avec la documentation pertinente (dessins, matériaux, caractéristiques, construction etc.). Sur la base du rapport d'essai, le constructeur peut demander à l'autorité compétente de délivrer le certificat ATP figurant à la section A de l'appendice 3 de l'annexe 1."

Après la délivrance du rapport d'essai pour l'homologation de type, il a été proposé que le constructeur publie une déclaration de conformité relative au type homologué (l'ATP ne contient aucune disposition à ce sujet).

Homologation des engins en service (paragraphes 29 et 49 de l'appendice 2 de l'annexe 1)

Commentaire :

"À la suite de la réunion de mai 1999 sur les directives ATP, des divergences sont apparues entre les pays sur la question de savoir si l'objet de la réhomologation est de déterminer si la structure isotherme a un coefficient K inférieur à ce qui est indiqué à l'annexe 1 (0,4 et 0,7); et si la surpuissance du dispositif thermique (règle du 1,75) a pour but de compenser l'augmentation de valeur du coefficient K".

Certains pays estiment que les dispositions de l'annexe 1 signifient que la valeur maximale du coefficient K est de 0.4 pour les classes B, C, E et F aux fins de la réhomologation également. D'autres considèrent que les conditions visées aux paragraphes 29 et 49 doivent être remplies pour obtenir la réhomologation.

Le groupe a ensuite examiné la question des différents types d'isolation et des innovations techniques. L'application d'un coefficient de vieillissement pourrait ne pas être appropriée dans le cas des panneaux d'isolation sous vide ou des mousses de PVC ou de polyuréthane produites avec des agents autres que le gaz 141b.

Essais de refroidissement

Le Portugal a indiqué qu'une unité de refroidissement récemment testée était capable d'atteindre - 20° C lorsque la température ambiante était de +15° C mais seulement 0° C quand la température ambiante était de +30° C parce qu'un seul cylindre fonctionnait.

Le groupe a ensuite examiné les avantages du test d'abaissement de la température et le fait qu'aucune limite de temps n'a été fixée pour le contrôle d'efficacité des équipements réfrigérants neufs.

Validité de la réhomologation

On constate des différences entre les pays selon qu'ils utilisent ou non des règlements analogues à l'Accord ATP pour des applications intérieures. Dans le premier cas, les équipements sont toujours munis d'un certificat valide si bien que la question des durées de six ou neuf mois ne se pose pas.

Le groupe a ensuite examiné les coefficients de vieillissement et le coefficient K à retenir aux fins de la réhomologation. M. M. Eilsoe compte présenter, à la cinquante-sixième session du WP.11, un document reprenant la proposition que la France avait faite il y a une dizaine d'années.

Véhicules destinés à l'exportation

Le groupe a examiné la partie des minutes de la réunion de mai 1999 sur les directives ATP (TRANS/WP.11/1999/1) consacrée aux alinéas a) et b) de l'appendice 1 de l'annexe 1 :

- "a) La durée de validité du certificat provisoire ne doit pas excéder trois mois.
- b) L'attestation de conformité visée à l'article 2 équivaut à un certificat ATP lorsqu'elle est délivrée par une partie contractante."

7. Examen des précédents rapports du WP.11 et propositions de commentaires, le cas échéant

Le groupe informel a examiné les interprétations déjà données par le WP.11. Le secrétariat utilisera les commentaires proposés pour établir le projet de manuel ATP (voir TRANS/WP.11/2000/5).

8. Questions diverses

- a) Le projet d'ordre du jour de la réunion de mai 2000 de l'IIF a été examiné.
- b) Toute contribution au manuel sous forme de croquis sera bienvenue.
- c) Au besoin, le secrétariat pourrait utiliser le glossaire des termes relatifs aux décisions prises en vertu de traités pour élaborer le projet de manuel ATP.
