



**Conseil Économique
et Social**

**Distr.
GÉNÉRALE**

**TRANS/WP.11/2001/3
15 août 2001**

**FRANÇAIS
Original : ANGLAIS ET FRANÇAIS**

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables

(Cinquante-septième session,
Genève, 12-15 novembre 2001)

PROJET DE MANUEL DE L'ATP

Document établi par le secrétariat

1. Suite à la réunion tenue à Roskilde sur le projet de Manuel de l'ATP, le secrétariat a consolidé une nouvelle version du projet de manuel en tenant compte des résultats de cette réunion.
2. Afin de faire la différence entre le texte de l'ATP, les notes explicatives et les commentaires, le groupe de travail a recommandé de prendre le même système que celui du Manuel TIR à savoir présenter dans l'ordre le texte de l'ATP suivie des notes explicatives, puis des observations.

Le texte de l'ATP doit être en gras, les mots explicatives en fonte normale et les observations en italique.

Les observations suivies par une référence au document qui est à l'origine de leur adoption (voir rapport du groupe de travail dans le document TRANS/WP.11/2001/2).

3. Des notes explicatives et des observations sont placées à la suite des dispositions de l'Accord auxquelles elles se rapportent.
4. Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de l'Accord ni de ses annexes, mais se bornent à préciser leur contenu, leur signification et leur portée.

5. Les notes explicatives constituent un moyen d'appliquer les dispositions de l'Accord et de ses annexes, en vue de tenir compte de l'évolution de l'état de la technique et de la situation économique. Dans certains cas, elles décrivent des pratiques recommandées.

6. Les observations figurant dans le Manuel de l'ATP ne sont pas juridiquement contraignantes pour les Parties contractantes. Cependant, elles sont importantes pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de l'Accord, dans la mesure où elles correspondent à l'avis du Groupe de travail du transport des denrées périssables de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU).

**ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX
DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINS SPÉCIAUX
À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)**

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DÉSIREUSES d'améliorer les conditions de conservation de la qualité des denrées périssables au cours de leurs transports, notamment au cours des échanges internationaux,

CONSIDÉRANT que l'amélioration de ces conditions de conservation est de nature à développer le commerce des denrées périssables,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Chapitre I

ENGINS DE TRANSPORT SPÉCIAUX

Article premier

En ce qui concerne le transport international des denrées périssables, ne peuvent être désignés comme engins "isothermes", "réfrigérants", "frigorifiques" ou "calorifiques" que les engins qui satisfont aux définitions et normes énoncées à l'annexe 1 du présent Accord.

Article 2

Les Parties contractantes prendront les dispositions nécessaires pour que la conformité aux normes des engins mentionnés à l'article premier du présent Accord soit contrôlée et vérifiée conformément aux dispositions des appendices 1, 2, 3 et 4 de l'annexe 1 du présent Accord. Chaque Partie contractante reconnaîtra la validité des attestations de conformité délivrées, conformément au paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1 du présent Accord, par l'autorité compétente d'une autre Partie contractante. Chaque Partie contractante pourra reconnaître la validité des attestations de conformité délivrées, en respectant les conditions prévues aux appendices 1 et 2 de l'annexe 1 du présent Accord, par l'autorité compétente d'un État qui n'est pas Partie contractante.

Notes explicatives :

- i) À la demande d'une Partie contractante, la validité de l'agrément de la chambre d'essais doit être indiquée. Les stations d'essais visées à l'appendice 1 de l'annexe 1 ne sont pas nécessairement celles d'un pays partie à l'ATP.
- ii) Chaque Partie contractante assume la responsabilité pour son pays. Si des Parties contractantes délivrent l'attestation, elles prennent la responsabilité à leur charge.
- iii) Les procès-verbaux d'essai, conformément à l'appendice 2 de l'annexe 1 ne sont pas des attestations les Parties contractantes à l'ATP doivent reconnaître ces procès-verbaux

fournis par des stations d'essais situées sur le territoire d'autres pays parties à l'ATP et approuvés par l'autorité compétente de ces pays.

Observations :

0.2-1 La délivrance d'une attestation de conformité par les autorités compétentes sur la base de procès-verbaux d'essai est mentionnée au paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1, mais il n'est pas indiqué que ces procès-verbaux doivent être délivrés par une station d'essais du pays d'immatriculation de l'engin.

0.2-2 Pour éviter des répétitions d'essais, il a été convenu que chaque pays devrait reconnaître les stations d'essais étrangères agréées par les autorités compétentes des pays concernés.

(Voir TRANS/GE.15/19, par. 29 et 30)

Chapitre II

UTILISATION DES ENGIN DE TRANSPORT SPÉCIAUX POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE CERTAINES DENRÉES PÉRISSABLES

Article 3

1. Les prescriptions mentionnées à l'article 4 du présent Accord s'appliquent à tout transport, pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué exclusivement - sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article - soit par chemin de fer, soit par route, soit par une combinaison des deux,

- de denrées surgelées et congelées,
- de denrées mentionnées à l'annexe 3 du présent Accord, même si elles ne sont ni surgelées ni congelées,

lorsque le lieu de chargement de la marchandise ou de l'engin qui la contient, sur véhicule ferroviaire ou routier, et le lieu où la marchandise, ou l'engin qui la contient, est déchargé d'un tel véhicule, se trouvent dans deux États différents et lorsque le lieu de déchargement de la marchandise est situé sur le territoire d'une Partie contractante.

Dans le cas de transports comprenant un ou plusieurs trajets maritimes autres que ceux visés au paragraphe 2 du présent article, chaque parcours terrestre doit être considéré isolément.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux trajets maritimes de moins de 150 km, à condition que les marchandises soient acheminées dans les engins utilisés pour le parcours ou les parcours terrestres, sans transbordement de la marchandise, et que ces trajets précèdent ou suivent un ou plusieurs des transports terrestres visés au paragraphe 1 du présent article, ou soient effectués entre deux de ces transports.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, les Parties contractantes pourront ne pas soumettre aux dispositions de l'article 4 du présent Accord le transport des denrées qui ne sont pas destinées à la consommation humaine.

Observations :

0.3-1 Sauf dans le cas des trajets maritimes visés à l'article 3, paragraphe 2, le transport terre/mer/terre, avec ou sans rechargement des marchandises à la fin du ou des trajets maritimes, ne doit pas être soumis aux dispositions de l'Accord si les opérations de transport terrestre en question n'ont pas en elles-mêmes un caractère international.

(TRANS/348-TRANS/WP.11/174, par. 13)

Article 4

1. Pour le transport des denrées périssables désignées aux annexes 2 et 3 du présent Accord, il doit être utilisé des engins mentionnés à l'article premier du présent Accord, sauf si les températures prévisibles pendant toute la durée du transport rendent cette obligation manifestement inutile pour le maintien des conditions de température fixées aux annexes 2 et 3 du présent Accord. Le choix et l'utilisation de cet équipement devront être tels qu'il soit possible de respecter les conditions de température fixées dans ces annexes pendant toute la durée du transport. En outre, toutes dispositions utiles doivent être prises en ce qui concerne, notamment, la température des denrée au moment du chargement et les opération de glaçage, de réglage en cours de route ou autres opérations nécessaires. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent, toutefois, que pour autant qu'elles ne sont pas incompatibles avec les engagements internationaux relatifs aux transports internationaux, qui découlent pour les Parties contractantes de conventions en vigueur lors de l'entrée en vigueur du présent Accord ou de conventions qui leur seront substituées.

2. Si, au cours d'un transport soumis aux prescriptions du présent Accord, les prescriptions imposées par le paragraphe 1 du présent article n'ont pas été respectées,

a) nul ne pourra sur le territoire d'une Partie contractante disposer des denrées après exécution du transport, à moins que les autorités compétentes de cette Partie contractante n'aient jugé compatible avec les exigences de l'hygiène publique d'en donner l'autorisation et à moins que les conditions éventuellement fixées par ces autorités, en accordant l'autorisation, soient observées;

b) toute Partie contractante pourra, en raison des exigences de l'hygiène publique ou de la prophylaxie des animaux et pour autant que cela n'est pas incompatible avec les autres engagements internationaux visés à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article, interdire l'entrée des denrées sur son territoire ou la subordonner aux conditions qu'elle fixera.

3. Le respect des prescriptions du paragraphe 1 du présent article n'incombe aux transporteurs pour compte d'autrui que dans la mesure où ils auraient accepté de procurer ou de fournir des prestations destinées à assurer ce respect et où ledit respect serait lié à l'exécution de ces prestations. Si d'autres personnes, physiques ou morales, ont accepté de procurer ou de fournir des prestations destinées à assurer le respect des prescriptions du présent Accord, il leur incombe d'assurer ce respect dans la mesure où il est lié à l'exécution des prestations qu'elles ont accepté de procurer ou de fournir.

4. Au cours des transports soumis aux prescriptions du présent Accord et dont le lieu de chargement est situé sur le territoire d'une Partie contractante, le respect des prescriptions du paragraphe 1 du présent article incombe, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article,

- dans le cas d'un transport pour compte d'autrui, à la personne, physique ou morale, qui est l'expéditeur d'après le document de transport ou, en l'absence d'un document de transport, à la personne, physique ou morale, ayant conclu le contrat de transport avec le transporteur;
- dans les autres cas, à la personne, physique ou morale, qui effectue le transport.

Chapitre III

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 5

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas aux transports terrestres effectués au moyen de conteneurs classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques, sans transbordement de la marchandise, à condition que ces transports soient précédés ou suivis d'un transport maritime autre que l'un de ceux visés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord.

Observations :

0.5-1 Le transport terrestre par conteneur, précédé ou suivi d'un ou plusieurs trajets maritimes autres que ceux visés à l'article 3, paragraphe 2, ne doit pas être soumis aux dispositions de l'Accord.

Article 6

- 1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour faire assurer le respect des dispositions du présent Accord. Les administrations compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet.**
- 2. Si une Partie contractante constate une infraction commise par une personne résidant sur le territoire d'une autre Partie contractante ou lui inflige une sanction, l'administration de la première Partie informera l'administration de l'autre Partie de l'infraction constatée et de la sanction prise.**

Article 7

Les Parties contractantes conservent le droit de convenir par accords bilatéraux ou multilatéraux, que des dispositions applicables aussi bien aux engins spéciaux qu'aux températures auxquelles certaines denrées doivent être maintenues pendant le transport pourraient être plus sévères que celles prévues au présent Accord, en raison, notamment, de conditions climatiques particulières. Ces dispositions ne seront applicables qu'aux transports internationaux effectués entre les Parties contractantes qui auront conclu les accords bilatéraux ou multilatéraux visés au présent article. Ces accords seront communiqués au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui les communiquera aux Parties contractantes au présent Accord non signataires de ces accords.

Article 8

L'inobservation des prescriptions du présent Accord n'affecte ni l'existence ni la validité des contrats conclus en vue de l'exécution du transport.

Chapitre IV

DISPOSITIONS FINALES

Article 9

- 1. Les États membres de la Commission économique pour l'Europe et les États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord,**
 - a) en le signant,
 - b) en le ratifiant après l'avoir signé sous réserve de ratification, ou
 - c) en y adhérant.
- 2. Les États susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord en y adhérant après son entrée en vigueur.**
- 3. Le présent Accord sera ouvert à la signature jusqu'au 31 mai 1971 inclus. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.**
- 4. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.**

Notes explicatives :

0.9-1 Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation

En cas de signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, la signature n'établit pas le consentement à être lié. Toutefois, elle constitue un moyen d'authentification et exprime la volonté de l'État signataire de poursuivre le processus de conclusion de traité. La signature qualifie l'État signataire pour ratifier, accepter ou approuver le traité. Elle crée également une obligation de s'abstenir, de bonne foi, de poser des actes qui priveraient le traité de son objet et de son but.

[Art. 10 et 18 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

0.9-2 Ratification

La ratification est l'acte international par lequel un État indique son consentement à être lié par un traité si les Parties ont l'intention d'exprimer leur consentement par un tel acte. Dans le cas de traités bilatéraux, la ratification s'effectue habituellement par l'échange des instruments requis, tandis que dans le cas des traités multilatéraux, la procédure habituelle est que le dépositaire recueille les ratifications de tous les États, en tenant toutes les Parties au courant de la situation. L'institution de la ratification donne aux États le délai nécessaire pour demander l'approbation nécessaire du traité au niveau national et adopter les dispositions législatives nécessaires pour donner effet à ce traité sur le plan national.

[Art. 2 1) b), 14 1) et 16 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

0.9-3 Adhésion

L'adhésion est l'acte par lequel un État accepte l'offre ou la possibilité de devenir partie à un traité déjà négocié et signé par d'autres États. Elle a le même effet juridique que la ratification. L'adhésion se produit habituellement après l'entrée en vigueur du traité.

[Art. 2 1) b) et 15 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

Article 10

1. Tout État pourra, au moment où il signera le présent Accord sans réserve de ratification ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire générale de l'Organisation des Nations Unies que l'Accord ne s'applique pas aux transports effectués sur tous ses territoires situés hors d'Europe ou sur l'un quelconque d'entre eux. Si cette notification est faite après l'entrée en vigueur de l'Accord pour l'État adressant la notification, l'Accord cessera d'être applicable aux transports sur le ou les territoires désignés dans la notification quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle le Secrétaire général aura reçu cette notification. Les nouvelles Parties contractantes qui adhèrent à l'ATP à partir du 30 avril 1999 et qui font application du paragraphe 1 du présent article ne pourront pas émettre d'objection aux projets d'amendements selon la procédure prévue par le paragraphe 2 de l'article 18.

2. Tout État qui aura fait une déclaration conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à toute date ultérieure, par notification adressée au Secrétaire général, déclarer que l'Accord sera applicable aux transports sur un territoire désigné dans la notification faite conformément au paragraphe 1 du présent article et l'Accord deviendra applicable aux transports sur ledit territoire cent quatre-vingt jours après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Notes explicatives :

0.10-1 Notification

Le mot "notification" désigne une formalité par laquelle un État ou une organisation internationale communique certains faits ou événements revêtant une importance juridique. On a de plus en plus recours à la notification pour exprimer un consentement définitif. Au lieu d'opter pour l'échange de documents ou pour le dépôt, les États peuvent se borner à notifier leur consentement à l'autre partie ou au dépositaire. Cependant, tous les autres actes et instruments relatifs à la vie d'un traité peuvent également appeler des notifications.

[Art. 16 c), 78, etc., de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

0.10-2 Déclarations

Il arrive que les États fassent des "déclarations" concernant la façon dont ils comprennent une question ou l'interprétation d'une disposition particulière. Au contraire des réserves, les déclarations se bornent à clarifier la position de l'État et n'ont pas pour but d'exclure ou de

modifier l'effet juridique d'un traité. Habituellement, les déclarations sont faites lors du dépôt de l'instrument correspondant ou lors de la signature.

Article 11

- 1. Le présent Accord entrera en vigueur un an après que cinq des États mentionnés au paragraphe 1 de son article 9 l'aient signé sans réserve de ratification ou aient déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.**
- 2. Pour chaque État qui le ratifiera ou y adhérera après que cinq États l'aient signé sans réserve de ratification ou aient déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Accord entrera en vigueur un an après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit État.**

Article 12

- 1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.**
- 2. La dénonciation prendra effet quinze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.**

Article 13

Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 14

- 1. Tout État pourra, lorsqu'il signera le présent Accord sans réserve de ratification ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Accord sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. Le présent Accord sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour l'Accord n'est pas encore entré en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.**
- 2. Tout État qui aura fait, conformément au paragraphe 1 du présent article, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à son article 12, dénoncer le présent Accord en ce qui concerne ledit territoire.**

Article 15

- 1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes, touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.**

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe précédent sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 16

1. Tout État pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 et 3 de l'article 15 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. À l'exception de la réserve prévue au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve au présent Accord ne sera admise.

Notes explicatives :

0.16-1 Réserve

Une réserve est une déclaration faite par un État par laquelle celui-ci entend exclure ou modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet État. Une réserve permet à un État d'accepter un traité multilatéral dans son ensemble en lui donnant la possibilité de ne pas appliquer certaines dispositions auxquelles il ne souhaite pas se conformer. Des réserves peuvent être émises lorsqu'un État signe, ratifie, accepte ou approuve un traité ou y adhère. Les réserves ne peuvent être incompatibles avec l'objet et le but du traité. En outre, un traité peut interdire les réserves ou n'en autoriser que certaines.

[Art. 2 1) d) et 19 à 23 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

Article 17

1. Après que le présent Accord aura été mis en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le tiers au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 9 du présent Accord ainsi que les États devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 dudit article 9.

Note explicative :

0.17-1 Révision

Le mot "révision" a fondamentalement le même sens que le mot "amendement". Cependant, certains traités prévoient une révision d'une portée plus vaste qu'un amendement (art. 109 de la Charte des Nations Unies). Dans ce cas, le terme "révision" désigne une adaptation d'ensemble du traité à une évolution de la situation, tandis que le mot "amendement" ne désigne qu'une modification de certaines dispositions.

Article 18

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres États visés au paragraphe 1 de l'article 9 du présent Accord.

Le Secrétaire général pourra également proposer des amendements au présent Accord ou à ses annexes qui lui auront été communiqués par le Groupe de travail du transport des denrées périssables du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général :

a) Soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,

b) Soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son pays.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue ci-dessus au paragraphe 2 b) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante :

a) Lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article,

b) Lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes :

- date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration,**
- expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 3 du présent article.**

6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur six mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté.

7. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2 a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2 b) du présent article. Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes auront adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

8. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, les annexes et appendices du présent Accord peuvent être notifiés par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes. Si l'administration d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette Partie contractante aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes pourra prévoir que, pendant une période transitoire, les anciennes annexes resteront en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec les nouvelles annexes. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur des nouveaux textes résultant de telles modifications.

Notes explicatives :

0.18-1 Amendement

Le terme "amendement" désigne la modification officielle de dispositions d'un traité touchant toutes les parties à ce dernier. Ces modifications doivent s'effectuer selon les mêmes formalités que celles qui ont accompagné la conclusion initiale du traité. De nombreux traités multilatéraux énoncent des dispositions spécifiques concernant l'adoption d'amendements. En l'absence de telles dispositions, les amendements doivent obtenir le consentement de toutes les parties.

[Art. 40 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

0.18-2 Correction des erreurs

Si, après l'authentification du texte, les États signataires et les États contractants constatent d'un commun accord que ce texte contient une erreur, il est possible de la corriger par l'un des moyens suivants : paragraphe du texte corrigé du traité, établissement d'un instrument ou échange d'instruments contenant la correction ou établissement d'un texte corrigé de l'ensemble du traité suivant la procédure utilisée pour le texte original. S'il existe un dépositaire, celui-ci doit communiquer les corrections proposées à tous les États signataires et contractants. Selon la pratique en vigueur à l'Organisation des Nations Unies, le Secrétaire général, en sa qualité de dépositaire, informe toutes les parties à un traité des erreurs et des propositions de correction. Si, à l'expiration d'un délai approprié, aucune objection n'a été faite par les États signataires et contractants, le dépositaire leur communique un procès-verbal de rectification et fait apporter les corrections voulues au(x) texte(s) faisant foi.

[Art. 79 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969]

Article 19

Outre les notifications prévues aux articles 17 et 18 du présent Accord, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux États visés au paragraphe 1 de l'article 9 du présent Accord, ainsi qu'aux États devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 9 du présent Accord :

- a) **Les signatures, ratifications et adhésions en vertu de l'article 9,**
- b) **Les dates auxquelles le présent Accord entrera en vigueur conformément à l'article 11,**
- c) **Les dénonciations en vertu de l'article 12,**
- d) **L'abrogation du présent Accord conformément à l'article 13,**
- e) **Les notifications reçues conformément aux articles 10 et 14,**
- f) **Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 16,**

g) L'entrée en vigueur de tout amendement conformément à l'article 18.

Article 20

Après le 31 mai 1971, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des États visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 9 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le premier septembre mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

Annexe 1

**DÉFINITIONS ET NORMES DES ENGINES SPÉCIAUX¹
POUR LE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSABLES**

1. **Engin isotherme.** Engin dont la caisse² est construite avec des parois isolantes, y compris les portes, le plancher et la toiture permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse de telle façon que le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) puisse faire entrer l'engin dans l'une des deux catégories suivantes :

$I_N =$ **Engin isotherme normal**

- caractérisé par un coefficient K égal ou inférieur à 0,70 W/m².K

$I_R =$ **Engin isotherme renforcé**
caractérisé par

- un coefficient K égal ou inférieur à 0,40 W/m².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 amendement³ et construits avant cette date ou pendant la période de trois ans qui suit cette date.

La définition du coefficient K et la méthode utilisée pour le mesurer sont données à l'appendice 2 de la présente annexe.

2. **Engin réfrigérant.** Engin isotherme qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; plaques eutectiques; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation; gaz liquéfiés, avec ou sans réglage d'évaporation, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à "absorption", permet d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite pour une température extérieure moyenne de + 30 °C,

à + 7 °C au plus pour la classe A,

à - 10 °C au plus pour la classe B,

à - 20 °C au plus pour la classe C, et

¹ Wagons, camions, remorques, semi-remorques, conteneurs et autres engins analogues.

² Dans le cas d'engins-citernes, l'expression "caisse" désigne, dans la présente définition, la citerne elle-même.

³ La date d'entrée en vigueur de cet amendement est le 15 mai 1991.

à 0 °C au plus pour la classe D

en utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés. Cet engin doit comporter un ou plusieurs compartiments, récipients ou réservoirs réservés à l'agent frigorigène. Ces équipements doivent :

pouvoir être chargés ou rechargés de l'extérieur, et

avoir une capacité conforme aux dispositions du paragraphe 34 de l'appendice 2 de l'annexe 1.

Le coefficient K des engins des classes B et C doit obligatoirement être égal ou inférieur à 0,40 W/m².K.

3. **Engin frigorifique.** Engin isotherme muni d'un dispositif de production de froid individuel, ou collectif pour plusieurs engins de transport (groupe mécanique à compression, machine à "absorption", etc.) qui permet, par une température moyenne extérieure de + 30 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite de manière permanente de la façon suivante :

Pour les classes A, B et C à toute valeur pratiquement constante voulue t_i , conformément aux normes définies ci-après pour les trois classes :

Classe A. Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_i puisse être choisi entre + 12 °C et 0 °C inclus.

Classe B. Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_i puisse être choisi entre + 12 °C et - 10 °C inclus.

Classe C. Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_i puisse être choisi entre + 12 °C et - 20 °C inclus.

Pour les classes D, E et F à une valeur fixe pratiquement constante t_i , conformément aux normes définies ci-après pour les trois classes :

Classe D. Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_i soit égal ou inférieur à 0 °C.

Classe E. Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_i soit égal ou inférieur à - 10 °C.

Classe F. Engin frigorifique muni d'un dispositif de production de froid tel que t_i soit égal ou inférieur à - 20 °C. Le coefficient K des engins des classes B, C, E et F doit être obligatoirement égal ou inférieur à 0,40 W/m².K.

4. **Engin calorifique.** Engin isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite pendant 12 heures au moins sans réapprovisionnement, à une valeur pratiquement constante et pas inférieure à + 12 °C, la température moyenne extérieure de la caisse étant celle indiquée ci-après pour les deux classes :

Classe A. Engin calorifique, pour une température moyenne extérieure de - 10 °C, et

Classe B. Engin calorifique, pour une température moyenne extérieure de - 20 °C.

Le coefficient K des engins de la classe B doit être obligatoirement égal ou inférieur à 0,40 W/m².K.

5. **Dispositions transitoires.** Pendant une période de trois ans, à partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de son article 11, le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) pourra, en ce qui concerne les engins déjà en service à cette date, être égal ou inférieur à :

0,90 W/m².K pour les engins isothermes de la catégorie I_N, les engins réfrigérants de la classe A, tous les engins frigorifiques et les engins calorifiques de la classe A; et

0,60 W/m².K pour les engins réfrigérants des classes B et C et les engins calorifiques de la classe B.

De plus, après la période de trois ans indiquée au premier alinéa du présent paragraphe et jusqu'à ce que l'engin soit finalement retiré du service, le coefficient K des engins frigorifiques en question des classes B, C, E et F pourra n'être qu'égal ou inférieur à 0,70 W/m².K.

Toutefois, les présentes dispositions transitoires ne sauraient faire obstacle à l'application de réglementations plus strictes qui seraient prises par certains États pour les engins immatriculés sur leur propre territoire.

Annexe I, Appendice I**DISPOSITIONS RELATIVES AU CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ AUX NORMES
DES ENGIN ISOTHERMES, RÉFRIGÉRANTS, FRIGORIFIQUES OU
CALORIFIQUES**

- 1. Le contrôle de la conformité aux normes prescrites dans la présente annexe aura lieu :**
- a) avant la mise en service de l'engin;**
 - b) périodiquement au moins tous les six ans; et**
 - c) chaque fois que cette autorité le requiert.**

Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 29 et 49 de l'appendice 2 de la présente annexe, le contrôle aura lieu dans une station d'essais désignée ou agréée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin est immatriculé ou enregistré, à moins que, s'agissant du contrôle visé à l'alinéa a) ci-dessus, il n'ait déjà été effectué sur l'engin lui-même ou sur son prototype dans une station d'essais désignée ou agréée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin a été fabriqué.

- 2. a) L'agrément des engins neufs construits en série d'après un type déterminé pourra intervenir par l'essai d'un engin de ce type. Si l'engin soumis à l'essai satisfait aux conditions prescrites pour la classe à laquelle il est présumé appartenir, le procès-verbal sera considéré comme un certificat d'agrément de type. Ce certificat cessera d'être valable au bout d'une période de six ans.**

Observations concernant le paragraphe 2 a) :

- 1. Un procès verbal d'essai est valable six ans à compter de la date de finalisation de l'essai.**

La limite de validité des procès-verbaux peut être mentionnée en mois et année.

(TRANS/WP.11/2000/10 et TRANS/WP.11/2001/2)

- b) L'autorité compétente prendra des mesures pour vérifier que la production des autres engins est conforme au type agréé. À cette fin, elle pourra procéder à des vérifications par l'essai d'engins d'échantillons pris au hasard dans la série de production.**
- c) Un engin ne sera considéré comme appartenant au même type que l'engin soumis à l'essai que s'il satisfait aux conditions minimales suivantes :**
 - i) s'il s'agit d'engins isothermes, l'engin de référence pouvant être un engin isotherme, réfrigérant, frigorifique ou calorifique;**
la construction est comparable et, en particulier;

l'isolant et la technique d'isolation sont identiques;

l'épaisseur de l'isolant ne sera pas inférieure à celle des engins de référence;

les équipements intérieurs sont identiques ou simplifiés;

le nombre des portes et celui des trappes ou autres ouvertures sont égaux ou inférieurs ; et

la surface intérieure de la caisse ne diffère pas de ± 20 %;

ii) s'il s'agit d'engins réfrigérants, l'engin de référence devant être un engin réfrigérant;

les conditions mentionnées en i) ci-dessus sont satisfaites;

les équipements de ventilation intérieure sont comparables;

la source de froid est identique; et

la réserve de froid par unité de surface intérieure est supérieure ou égale;

iii) s'il s'agit d'engins frigorifiques, auquel cas l'engin de référence sera :

a) soit un engin frigorifique,

- les conditions mentionnées en i) ci-dessus sont satisfaites; et

- la puissance frigorifique utile de l'équipement frigorifique, par unité de surface intérieure, au même régime de température, est supérieure ou égale;

b) soit un engin isotherme prévu pour être muni ultérieurement d'un équipement frigorifique et complet à tous égards mais dont l'équipement frigorifique aura été enlevé et dont l'ouverture aura été obstruée lors de la mesure du coefficient K, par un panneau étroitement ajusté de la même épaisseur totale et constitué du même type d'isolant que celui qui aura été posé sur la paroi avant :

- les conditions mentionnées en i) ci-dessus sont satisfaites et

- la puissance frigorifique utile de l'équipement de production de froid monté sur une caisse de référence de type isotherme, est conforme à la définition du paragraphe 41 de l'appendice 2 de la présente annexe.

iv) s'il s'agit d'engins calorifiques, l'engin de référence pouvant être un engin isotherme ou un engin calorifique,

- les conditions mentionnées en i) ci-dessus sont satisfaites;

- la source de chaleur est identique; et
 - la puissance de l'équipement de chauffage par unité de surface intérieure est supérieure ou égale.
- d) **Au cours de la période de six ans, si la série des engins représente plus de 100 unités, l'autorité compétente déterminera le pourcentage d'essais à effectuer.**

Observations concernant le paragraphe 2 d) :

Ce paragraphe énonce ce qui est souvent appelé la "règle du 1 %", qui a trait aux nouveaux essais de caisses fabriquées en série. Il stipule qu'au-delà d'une production de 100 unités, l'autorité compétente détermine le pourcentage d'essais à effectuer. Il peut s'agir de 1 % ou d'un pourcentage quelconque. L'autorité compétente est l'autorité qui délivre l'"attestation" ATP reproduite dans l'appendice 3, A. de l'annexe 1. Lorsqu'elle détermine le pourcentage d'unités devant faire l'objet d'essais, l'autorité compétente peut tenir compte des procédures et des systèmes d'assurance qualité des fabricants.

Le contrôle pourrait consister en une vérification en tunnel du coefficient K comme indiqué au paragraphe 26, mais pourrait aussi consister à contrôler que le fabricant continue de produire de la même façon et avec les mêmes matériaux que lors de l'essai initial. La validité serait ainsi de six ans à partir de l'essai initial, avec de fréquentes vérifications, à décider par l'autorité compétente. L'expression "série des engins" serait alors justifiée.

(TRANS/WP.11/1999/1 et TRANS/WP.11/2000/4)

- 3. Les méthodes et procédures à utiliser pour le contrôle de la conformité des engins aux normes sont données à l'appendice 2 de la présente annexe.**
- 4. Une attestation de conformité aux normes sera délivrée par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin doit être immatriculé ou enregistré sur une formule conforme au modèle reproduit à l'appendice 3 de la présente annexe.**

Si l'engin est transféré dans un autre pays qui est partie contractante à l'ATP, il sera accompagné des documents ci-après, afin que l'autorité compétente du pays dans lequel il sera immatriculé ou enregistré délivre une attestation ATP.

- a) **dans tous les cas, le procès-verbal d'essai de l'engin lui-même ou, s'il s'agit d'un engin fabriqué en série, de l'engin de référence;**
- b) **dans tous les cas l'attestation ATP délivrée par l'autorité compétente du pays de fabrication ou, s'il s'agit d'engins en service, l'autorité compétente du pays d'immatriculation. Cette attestation sera traitée comme une attestation provisoire, si nécessaire, valable pour trois mois;**

- c) **s'il s'agit d'un engin fabriqué en série, la fiche des spécifications techniques de l'engin pour lequel il y a lieu d'établir l'attestation; ces spécifications devront porter sur les mêmes éléments que les pages descriptives relatives à l'engin qui figurent dans le procès-verbal d'essai.**

Observations relatives au paragraphe 4 c) :

Si le modèle de certificat ATP est bien défini dans le texte de ce paragraphe, les dossiers de demande d'agrément diffèrent selon les pays. Il serait donc intéressant de proposer un format de documents unique pour tous les pays contractants. Ce formulaire sera au moins rédigé en anglais, ou en français ou en russe.

(TRANS/WP.11/2000/10 et TRANS/WP.11/2001/2)

Si l'engin transféré avait déjà été mis en service, il peut faire l'objet d'un examen visuel pour vérifier sa conformité avant que l'autorité compétente du pays dans lequel il doit être immatriculé ou enregistré délivre une attestation de conformité. L'attestation ou une photocopie, certifiée conforme, de celle-ci sera à bord de l'engin au cours du transport et sera présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle. Toutefois, si la plaque d'attestation reproduite à l'appendice 3 de la présente annexe est apposée sur l'engin elle sera acceptée au même titre qu'une attestation ATP. Cette plaque sera déposée dès que l'engin cessera d'être conforme aux normes prescrites dans la présente annexe. Si un engin ne peut pas être désigné comme faisant partie d'une catégorie ou d'une classe qu'en application des dispositions transitoires visées au paragraphe 5 de la présente annexe, l'attestation ne sera valable que pour la période prévue dans ces dispositions transitoires.

5. **Des marques d'identification et indications seront apposées sur les engins, conformément aux dispositions de l'appendice 4 de la présente annexe. Elles seront supprimées dès que l'engin cessera d'être conforme aux normes fixées à la présente annexe.**
6. **Les caisses isothermes des engins de transport "isothermes", "réfrigérants", "frigorigènes" ou "calorifiques" et leur dispositif thermique doivent être munies chacune, de manière permanente, par les soins du constructeur, des marques d'identification comportant les indications minimales ci-après :**

pays du constructeur ou lettres utilisées en circulation routière internationale;

nom ou raison sociale du constructeur;

type-modèle (chiffres et/ou lettres)

numéro dans la série; et

mois et année de fabrication.

Annexe I, Appendice 2

MÉTHODES ET PROCÉDURES À UTILISER POUR LA MESURE ET LE CONTRÔLE DE L'ISOTHERMIE ET DE L'EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS DE REFROIDISSEMENT OU DE CHAUFFAGE DES ENGINs SPÉCIAUX POUR LE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISABLES

A. DÉFINITIONS ET GÉNÉRALITÉS

1. Coefficient K. Le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) qui caractérise l'isothermie des engins est défini par la relation suivante :

$$K = \frac{W}{S \times \Delta q}$$

où W est la puissance thermique dépensée à l'intérieur de la caisse de surface moyenne S nécessaire pour maintenir en régime permanent l'écart en valeur absolue Δq entre les températures moyennes intérieure t_i et extérieure t_e , lorsque la température moyenne extérieure t_e est constante.

2. La surface moyenne S de la caisse est la moyenne géométrique de la surface intérieure S_i et de la surface extérieure S_e de la caisse

$$S = \sqrt{S_i \times S_e}$$

La détermination des deux surfaces S_i et S_e est faite en tenant compte des singularités de structure de la caisse ou des irrégularités de la surface, telles qu'arrondis, décrochements pour passage des roues, etc., et il est fait mention de ces singularités ou irrégularités à la rubrique appropriée du procès-verbal d'essai prévu ci-après; toutefois, si la caisse comporte un revêtement du type tôle ondulée, la surface à considérer est la surface droite de ce revêtement et non la surface développée.

3. Dans le cas des caisses parallélépipédiques, la température moyenne intérieure de la caisse (t_i) est la moyenne arithmétique des températures mesurées à 10 cm des parois aux 12 points suivants :
- a) aux huit angles intérieurs de la caisse; et
 - b) au centre des quatre faces intérieures de la caisse qui ont la plus grande surface.

Si la forme de la caisse n'est pas parallélépipédique, la répartition des 12 points de mesure est faite au mieux, compte tenu de la forme de la caisse.

4. Dans le cas de caisses parallélépipédiques la température moyenne extérieure de la caisse (t_e) est la moyenne arithmétique des températures mesurées à 10 cm des parois aux 12 points suivants :

- a) aux huit angles extérieurs de la caisse;
- b) au centre des quatre faces extérieures de la caisse qui ont la plus grande surface.

Si la forme de la caisse n'est pas parallélépipédique la répartition des 12 points de mesure est faite au mieux, compte tenu de la forme de la caisse.

5. La température moyenne des parois de la caisse est la moyenne arithmétique de la température moyenne extérieure de la caisse et de la température moyenne intérieure de la caisse :

$$\frac{q_e + q_i}{2}$$

6. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse pendant une période constante d'au moins 12 heures ne subissent pas de fluctuations supérieures à 0,3 °C et, pendant les six heures précédentes, de fluctuations supérieures à 1,0 °C.

La variation de la puissance thermique mesurée pendant deux périodes d'au moins trois heures, séparées par une période d'au moins six heures, au début et à la fin de la période constante, doit être inférieure à 3 %.

Les valeurs moyennes de la température et de la puissance thermique pendant les six dernières heures au moins de la période constante servent au calcul du coefficient K.

L'écart entre les températures moyennes intérieure et extérieure au début et à la fin de la période de calcul d'au moins six heures n'excède pas 0,2 °C.

B. ISOTHERMIE DES ENGINES

Modes opératoires pour mesurer le coefficient K

- a) Engins autres que les citernes destinées aux transports de liquides alimentaires

7. Le contrôle de l'isothermie de ces engins sera effectuée en régime permanent soit par la méthode de refroidissement intérieur, soit par la méthode de chauffage intérieur. Dans les deux cas, l'engin sera placé, vide de tout chargement, dans une chambre isotherme.
8. Quelle que soit la méthode utilisée, la température moyenne de la chambre isotherme sera maintenue pendant toute la durée de l'essai, uniforme et constante à $\pm 0,5$ °C près, à un niveau tel que l'écart de température existant entre l'intérieur de l'engin et la chambre isotherme soit de 25 °C ± 2 °C, la température moyenne des parois de la caisse étant maintenue à $+ 20$ °C $\pm 0,5$ °C.

Pendant une période d'un an après l'entrée en vigueur* du présent amendement, les stations d'essais officiellement reconnues peuvent corriger au moyen du calcul la valeur mesurée du coefficient K et la faire correspondre à une température moyenne des parois de la caisse de + 20 °C.

9. Lors de la détermination du coefficient global de transmission thermique (coefficient K) par la méthode de refroidissement intérieur, la température de rosée dans l'atmosphère de la chambre isotherme sera maintenue à + 25 °C avec un écart de ± 2 °C. Pendant l'essai, tant par la méthode de refroidissement intérieur que par la méthode de chauffage intérieur, l'atmosphère de la chambre sera brassé continuellement de manière que la vitesse de passage de l'air, à 10 cm des parois, soit maintenue entre 1 et 2 m/s.
10. Lorsque la méthode de refroidissement intérieur sera utilisée, un ou plusieurs échangeurs de chaleur seront placés à l'intérieur de la caisse. La surface de ces échangeurs devra être telle que lorsqu'ils seront parcourus par un fluide dont la température n'est pas inférieure à 0 °C**, la température moyenne intérieure de la caisse restera inférieure à + 10 °C quand le régime permanent aura été établi. Lorsque la méthode de chauffage sera utilisée, on emploiera des dispositifs de chauffage électrique (résistance, etc.). Les échangeurs de chaleur ou les dispositifs de chauffage électrique seront équipés d'un dispositif de soufflage d'air d'un débit suffisant, pour obtenir 40 à 70 charges d'air par heure en rapport avec le volume à vide de la caisse faisant l'objet de l'essai et la répartition de l'air autour de toutes les surfaces intérieures de la caisse faisant l'objet de l'essai sera suffisante pour que l'écart maximum entre les températures de deux quelconques des 12 points indiqués au paragraphe 3 du présent appendice n'excède pas 3 °C quand le régime permanent aura été établi.
11. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la caisse aux points indiqués aux paragraphes 3 et 4 du présent appendice.
12. Les appareils de production et de distribution du froid ou de la chaleur, de mesure de la puissance frigorifique ou calorifique échangée et de l'équivalent calorifique des ventilateurs de brassage de l'air seront mis en marche. Les pertes en ligne du câble électrique compris entre l'instrument de mesure de l'apport de chaleur et la caisse en essai doivent être mesurées ou estimées par calcul et doivent être soustraites de la mesure de l'apport total de chaleur.
13. Lorsque le régime permanent aura été établi, l'écart maximal entre les températures aux points le plus chaud et le plus froid à l'extérieur de la caisse ne devra pas excéder 2 °C.

* La date d'entrée en vigueur du présent amendement est le 22 février 1996.

** Afin d'éviter les phénomènes de givrage.

14. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront mesurées chacune à un rythme qui ne doit pas être inférieur à quatre déterminations par heure.
15. L'essai se poursuivra aussi longtemps qu'il est nécessaire afin de s'assurer de la permanence du régime (voir par. 6 du présent appendice). Si toutes les déterminations ne sont pas automatiques et enregistrées, l'essai devra, en vue de vérifier la permanence du régime et d'effectuer les mesures définitives, être prolongé pendant une période de huit heures consécutives.

b) Engins citernes destinés aux transports de liquides alimentaires

16. La méthode exposée ci-après ne s'applique qu'aux engins-citernes, à un ou plusieurs compartiments, destinés uniquement aux transports de liquides alimentaires tels que le lait. Chaque compartiment de ces citernes comporte au moins un trou d'homme et une tubulure de vidange; lorsqu'il y a plusieurs compartiments, ils sont séparés les uns des autres par des cloisons verticales non isolées.
17. Le contrôle sera effectué en régime permanent par la méthode du chauffage intérieur de la citerne, placée vide de tout chargement dans une chambre isotherme.
18. Pendant toute la durée de l'essai, la température moyenne de la chambre isotherme devra être maintenue uniforme et constante à $\pm 0,5$ °C près à un niveau tel que l'écart de température entre l'intérieur de l'équipement et la chambre isotherme ne soit pas inférieure à 25 °C ± 2 °C, la température moyenne des parois de la caisse étant maintenue à $+ 20$ °C $\pm 0,5$ °C.

Pendant une période d'un an après l'entrée en vigueur* du présent amendement, les stations d'essais officiellement reconnues peuvent corriger au moyen du calcul la valeur mesurée du coefficient K et la faire correspondre à une température moyenne des parois de la caisse de $+ 20$ °C.

19. L'atmosphère de la chambre sera brassée continuellement de manière que la vitesse de passage de l'air, à 10 cm des parois, soit maintenue entre 1 et 2 m/s.
20. Un échangeur de chaleur sera placé à l'intérieur de la citerne. Si celle-ci comporte plusieurs compartiments, un échangeur de chaleur sera placé dans chaque compartiment. Ces échangeurs comporteront des résistances électriques et un ventilateur d'un débit suffisant pour que l'écart de température entre les températures maximale et minimale à l'intérieur de chacun des compartiments n'excède pas 3 °C lorsque le régime permanent aura été établi. Si la citerne comporte plusieurs compartiments, la température moyenne du compartiment le plus froid ne devra pas différer de plus de 2 °C de la température moyenne du compartiment le plus chaud, les températures étant mesurées comme indiqué au paragraphe 21 du présent appendice.

* La date d'entrée en vigueur de cet amendement est le 22 février 1996.

21. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la citerne à 10 cm des parois de la façon suivante :
- a) Si la citerne ne comporte qu'un seul compartiment, les mesures se feront en 12 points au minimum, à savoir :
- les quatre extrémités de deux diamètres rectangulaires, l'un horizontal, l'autre vertical, à proximité de chacun des deux fonds;
- les quatre extrémités de deux diamètres rectangulaires, inclinés à 45° sur l'horizontale, dans le plan axial de la citerne.
- b) Si la citerne comporte plusieurs compartiments, la répartition sera la suivante :
- pour chacun des deux compartiments d'extrémité, au minimum :
- les extrémités d'un diamètre horizontal à proximité du fond et les extrémités d'un diamètre vertical à proximité de la cloison mitoyenne;
- et pour chacun des autres compartiments, au minimum :
- les extrémités d'un diamètre incliné à 45° sur l'horizontale dans le voisinage de l'une des cloisons et les extrémités d'un diamètre perpendiculaire au précédent et à proximité de l'autre cloison.
- La température moyenne intérieure et la température moyenne extérieure, pour la citerne, seront la moyenne arithmétique de toutes les déterminations faites respectivement à l'intérieur et à l'extérieur. Pour les citernes à plusieurs compartiments, la température moyenne intérieure de chaque compartiment sera la moyenne arithmétique des déterminations relatives au compartiment, ces déterminations étant au minimum de quatre.
22. Les appareils de chauffage et de brassage de l'air, de mesure de la puissance thermique échangée et de l'équivalent calorifique des ventilateurs de brassage de l'air seront mis en service.
23. Lorsque le régime permanent aura été établi, l'écart maximal entre les températures aux points le plus chaud et le plus froid à l'extérieur de la citerne ne devra pas excéder 2 °C.
24. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la citerne seront mesurées chacune à un rythme qui ne devra pas être inférieur à quatre déterminations par heure.

25. L'essai se poursuivra aussi longtemps qu'il est nécessaire afin de s'assurer de la permanence du régime (voir par. 6 du présent appendice). Si toutes les déterminations ne sont pas automatiques et enregistrées, l'essai devra, en vue de vérifier la permanence du régime et d'effectuer les mesures définitives, être prolongé pendant une période de huit heures consécutives.

c) Dispositions communes à tous les types d'engins isothermes

i) Vérification du coefficient K

26. Quand l'objectif des essais est non pas de déterminer le coefficient K mais simplement de vérifier si ce coefficient est inférieur à une certaine limite, les essais effectués dans les conditions indiquées dans les paragraphes 7 à 25 du présent appendice pourront être arrêtés dès qu'il résultera des mesures déjà effectuées que le coefficient K satisfait aux conditions voulues.

ii) Précision des mesures du coefficient K

27. Les stations d'essais devront être pourvues de l'équipement et des instruments nécessaires pour que le coefficient K soit déterminé avec une erreur maximale de mesure de $\pm 10\%$ quand on utilise la méthode de refroidissement intérieur et $\pm 5\%$ quand on utilise la méthode de chauffage intérieur.

Observations :

A. Les modifications du coefficient K au cours de la durée d'exploitation des caisses isothermes dépendent des facteurs suivants :

- a) Nature du matériau isolant;
- b) Nature des couches de revêtement (métal ou plastique renforcé par de la fibre de verre);
- c) Fabrication de la caisse;
- d) Nombre de portes et de trappes autorisé pour les essais d'homologation;
- e) Conditions d'utilisation (transport de produits frais ou de produits congelés ou surgelés)

(Voir TRANS/GE.11/R.117/Add.2)

B.1. Les exemples des erreurs normalement prises en compte par les stations d'essais concernent la température, la puissance absorbée et la surface de la caisse.

La méthode de calcul de l'erreur appliquée habituellement peut être celle de l'erreur globale admissible ϵ :

$$\epsilon = \sqrt{\left(\frac{\Delta A}{A}\right)^2 + \left(\frac{\Delta W}{W}\right)^2 + \left(2 \cdot \frac{\Delta \epsilon}{\epsilon_e - \epsilon_i}\right)^2}$$

ou celle de l'erreur maximale ϵ_m :

$$\dot{a} = \frac{\Delta A}{A} + \frac{\Delta W}{W} + 2 \cdot \frac{\Delta \epsilon}{\epsilon_e - \epsilon_i}$$

où :

A est la surface moyenne de la caisse (moyenne géométrique des surfaces des parois intérieure et extérieure)

W est la puissance thermique dissipée à l'intérieur de la caisse, ϵ_e et ϵ_i sont respectivement les températures extérieure et intérieure de la caisse faisant l'objet de l'essai.

2. *Dans des conditions normales d'essai, on peut mesurer A à moins de + 1 %. Cependant, il existe des cas où il est impossible d'atteindre cette précision.*

L'erreur sur W n'excède pas + 1 %, bien que certaines stations d'essais utilisent un matériel conduisant à une erreur supérieure.

La température est normalement mesurée avec une précision absolue de + 0,1 °C.

La mesure de la différence de température ($\epsilon_e - \epsilon_i$) de l'ordre de 20 °C est donc faite avec une erreur de 2 x (+ 0,5 %), soit + 1 %.

L'erreur globale admissible est donc de $\epsilon_m = \pm \sqrt{0,0003} = \pm 0,017$, soit + 1,7 %. L'erreur maximale est de $\epsilon_m = \pm 3$ %.

3. *D'autres erreurs, dont on n'a pas tenu compte, peuvent avoir une certaine influence sur la valeur exacte du coefficient K. Ces erreurs sont les suivantes :*

- a) *Les imprécisions "latentes", dues à des variations admissibles de la température intérieure et extérieure et fonction de l'inertie thermique des parois de l'engin, de la température et du temps;*
- b) *Les erreurs dues à la variation de la vitesse d'air à la couche limite et à son influence sur la résistance thermique.*

Si les vitesses intérieure et extérieure sont égales, l'erreur possible serait d'environ 2,5 %, entre 1 et 2 m/s, pour un coefficient K moyen de 0,4 W/m²K. Pour un coefficient K de 0,7 W/m²K, cette erreur atteindrait près de 5 %. Enfin, s'il existe d'importants ponts thermiques, l'influence de la vitesse et de la direction de l'air devient plus nette.

4. Enfin, en raison de l'erreur sur l'estimation de la surface de la caisse, erreur qui, dans la pratique, est difficilement chiffrable lorsqu'il s'agit d'engins non normalisés (cette estimation faisant intervenir des facteurs d'appréciation de nature subjective), on pourrait envisager de déterminer l'erreur de mesure de K comme étant l'erreur sur la mesure de la puissance globale échangée par degré d'écart de température :

$$\frac{W}{\theta_c - \theta_i} = K.A$$

(voir TRANS/GE.11/R.122/Add.1)

iii) **Procès-verbaux d'essais**

28. Chaque essai d'engin donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal composé d'une Partie 1, conforme au modèle No 1 A ou 1 B ci-après, et d'une Partie 2, conforme au modèle No 2 A ou 2 B ci-après.

Contrôle de l'isothermie des engins en service

29. Pour le contrôle de l'isothermie de chaque engin en service visé aux points b) et c) du paragraphe 1 de l'appendice 1 de la présente annexe, les autorités compétentes pourront :

soit appliquer les méthodes décrites aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice;

soit désigner des experts chargés d'apprécier l'aptitude de l'engin à être maintenu dans l'une ou l'autre des catégories d'engins isothermes. Ces experts tiendront compte des données suivantes et fonderont leurs conclusions sur les bases indiquées ci-après :

a) **Examen général de l'engin**

Cet examen sera effectué en procédant à une visite de l'engin en vue de déterminer dans l'ordre suivant :

- i) la conception générale de l'enveloppe isolante;
- ii) le mode de réalisation de l'isolation;
- iii) la nature et l'état des parois;
- iv) l'état de conservation de l'enceinte isotherme;
- v) l'épaisseur des parois;

et de faire toutes observations relatives aux possibilités isothermiques de l'engin. À cet effet, les experts pourront faire procéder à des démontages partiels et se faire communiquer tous documents nécessaires à leur examen (plans, procès-verbaux d'essais, notices descriptives, factures, etc.).

b) Examen de l'étanchéité à l'air (ne s'applique pas aux engins-citernes)

Le contrôle se fera par un observateur enfermé à l'intérieur de l'engin, lequel sera placé dans une zone fortement éclairée. Toute méthode donnant des résultats plus précis pourra être utilisée.

c) Décisions

i) Si les conclusions concernant l'état général de la caisse sont favorables, l'engin pourra être maintenu en service comme isotherme, dans sa catégorie d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans. Si les conclusions du ou des experts sont défavorables, l'engin ne pourra être maintenu en service que s'il subit, avec succès, les essais en station décrits aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice; il pourra alors être maintenu en service pendant une nouvelle période de six ans.

ii) S'il s'agit d'engins construits en série d'après un type déterminé, satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'appendice 1 de la présente annexe et appartenant à un même propriétaire, on pourra procéder, outre à l'examen de chaque engin, à la mesure du coefficient K de 1 % au moins du nombre de ces engins, en se conformant pour cette mesure aux dispositions des paragraphes 7 à 27 du présent appendice. Si les résultats des examens et des mesures sont favorables, tous ces engins pourront être maintenus en service comme isothermes, dans leur catégorie d'origine, pour une nouvelle période de six ans.

Observations :

Il existe des différences d'interprétation entre les pays en ce qui concerne la question de savoir si l'objet de la réhomologation est de déterminer si la structure isotherme se situe au-dessous du coefficient K indiqué dans l'annexe 1 (0,4 et 0,7) ou si l'excédent de capacité (règle du facteur 1,75) vise à tenir compte d'une détérioration du coefficient K.

Certains pays considèrent que 0,40 est la valeur maximale du coefficient K pour les classes B, C, E et F également lors de la réhomologation, tandis que d'autres estiment que, lors de cette dernière, il doit être satisfait aux dispositions des paragraphes 29 et 49.

L'ATP n'énonce pas de dispositions concernant la période de réhomologation si la délivrance de l'attestation n'a pas lieu à l'issue de six ou de neuf années mais à l'issue de 6 + n ou 9 + n années, où "n" indique la période de dépassement (en années). Au sein du groupe, les opinions étaient partagées, comme cela ressort du questionnaire.

(Voir TRANS/WP.11/2001/2)

d) Procès-verbaux d'essais

Chaque essai d'engin par un expert donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal composé d'une Partie 1, conforme au modèle No 1 A ci-après, et d'une Partie 2, conforme au modèle No 3 ci-après.

Dispositions transitoires applicables aux engins neufs

30. Pendant quatre ans, à partir de la date d'entrée en vigueur du présent Accord conformément aux dispositions du paragraphe 1 de son article 11, si, en raison de l'insuffisance des stations d'essais, il n'est pas possible de mesurer le coefficient K des engins en utilisant les méthodes décrites aux paragraphes 7 à 27 du présent appendice, la conformité des engins isothermes neufs aux normes prescrites à la présente annexe pourra être contrôlée en appliquant les dispositions du paragraphe 29, complétée par une évaluation de l'isothermie qui sera fondée sur la considération suivante :

le matériau isolant des éléments importants (parois latérales, plancher, toit, trappes, portes, etc.) de l'engin devra avoir une épaisseur sensiblement uniforme et supérieure, en mètres, au chiffre obtenu en divisant le coefficient de conductibilité thermique de ce matériau en milieu humide par le coefficient K exigé pour la catégorie dans laquelle l'admission de l'engin est demandée.

C. **EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS THERMIQUES DES ENGINES**

Modes opératoires pour déterminer l'efficacité des dispositifs thermiques des engins

31. La détermination de l'efficacité des dispositifs thermiques des engins sera effectuée conformément aux méthodes décrites dans les paragraphes 32 à 47 du présent appendice.

Engins réfrigérants

32. L'engin, vide de tout chargement, sera placé dans une chambre isotherme dont la température moyenne sera maintenue uniforme et constante à + 30 °C, à $\pm 0,5$ °C près. L'atmosphère de la chambre, maintenue humide en réglant la température de rosée à + 25 °C, à ± 2 °C près, sera brassée comme il est indiqué au paragraphe 9 du présent appendice.
33. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la caisse aux points indiqués aux paragraphes 3 et 4 du présent appendice.

34. a) Pour les engins autres que ceux à plaques eutectiques fixes et à système de gaz liquéfié, le poids maximal d'agent frigorigène indiqué par le constructeur ou pouvant être effectivement mis en place normalement sera chargé aux emplacements prévus quand la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint la température moyenne extérieure de la caisse (+ 30 °C). Les portes, trappes et ouvertures diverses seront fermées et les dispositifs de ventilation intérieure de l'engin (s'il en existe) seront mis en marche à leur régime maximal. En outre, pour les engins neufs, sera mis en service dans la caisse un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 % de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois quand la température prévue pour la classe présumée de l'engin est atteinte. Aucun rechargement d'agent frigorigène ne sera effectué en cours d'essai.

b) Pour les engins à plaques eutectiques fixes, l'essai comportera une phase préalable de gel de la solution eutectique. À cet effet, quand la température moyenne intérieure de la caisse et la température des plaques auront atteint la température moyenne extérieure (+ 30 °C), après fermeture des portes et portillons, le dispositif de refroidissement des plaques sera mis en fonctionnement pour une durée de 18 heures consécutives. Si le dispositif de refroidissement des plaques comporte une machine à marche cyclique, la durée totale de fonctionnement de ce dispositif sera de 24 heures. Sitôt l'arrêt du dispositif de refroidissement, sera mis en service dans la caisse, pour les engins neufs, un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 % de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois quand la température prévue pour la classe présumée de l'engin est atteinte. Aucune opération de regel de la solution ne sera effectuée au cours de l'essai.

c) Pour les engins munis d'un système utilisant le gaz liquéfié, la procédure d'essai suivante sera observée : lorsque la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint la température moyenne extérieure (+30 °C), les récipients destinés à recevoir le gaz liquéfié sont remplis au niveau prescrit par le constructeur. Ensuite, les portes, trappes et ouvertures diverses seront fermées comme en service normal et les dispositifs de ventilation intérieure de l'engin (s'il en existe) mis en marche à leur régime maximal. Le thermostat sera réglé à une température au plus inférieure de deux degrés à la température limite de la classe présumée de l'engin. Ensuite, on procédera au refroidissement de la caisse tout en remplaçant simultanément le gaz liquéfié consommé. Ce remplacement s'effectuera pendant le plus court des deux délais suivants :

soit le temps séparant le début du refroidissement du moment où la température prévue pour la classe présumée de l'engin est obtenue pour la première fois;

soit une durée de trois heures comptée depuis le début du refroidissement.

Passé ce délai, aucun rechargement des récipients précités ne sera plus effectué en cours d'essai.

Pour les engins neufs, quand la température de la classe est obtenue, il est mis en service dans la caisse un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 % de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois.

- 35. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront déterminées chacune toutes les 30 minutes au moins.**
- 36. L'essai sera poursuivi pendant 12 heures après le moment où la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint la limite inférieure fixée pour la classe présumée de l'engin (A = + 7 °C; B = - 10 °C; C = - 20 °C; D = 0 °C), ou, pour les engins à plaques eutectiques fixes, après l'arrêt du dispositif de refroidissement. L'essai sera satisfaisant si, pendant cette durée de 12 heures, la température moyenne intérieure de la caisse ne dépasse pas cette limite inférieure.**

Engins frigorifiques

- 37. L'essai sera effectué dans les conditions mentionnées aux paragraphes 32 et 33 du présent appendice.**
- 38. Quand la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint la température extérieure (+ 30 °C), les portes, trappes et ouvertures diverses seront fermées et le dispositif de production de froid, ainsi que les dispositifs de ventilation intérieure (s'il en existe) seront mis en marche à leur régime maximal. En outre, pour les engins neufs sera mis en service dans la caisse un dispositif de chauffage d'une puissance égale à 35 % de celle qui est échangée en régime permanent à travers les parois quand la température prévue pour la classe présumée de l'engin est atteinte.**
- 39. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront déterminées chacune toutes les 30 minutes au moins.**
- 40. L'essai sera poursuivi pendant 12 heures après le moment où la température moyenne intérieure de la caisse aura atteint :**
- soit la limite inférieure fixée pour la classe présumée de l'engin s'il s'agit des classes A, B ou C (A = 0 °C; B = - 10 °C; C = - 20 °C);**
- soit au moins la limite supérieure fixée pour la classe présumée de l'engin s'il s'agit des classes D, E ou F (D = 0 °C; E = - 10 °C; F = - 20 °C). L'essai sera satisfaisant si le dispositif de production de froid est apte à maintenir pendant ces 12 heures le régime de température prévue, compte non tenu, le cas échéant, des périodes de dégivrage automatique du frigorigène.**
- 41. Si le dispositif de production de froid, avec tous ses accessoires, a subi isolément à la satisfaction de l'autorité compétente, un essai de détermination de sa puissance frigorifique utile aux températures de référence prévues, l'engin de transport pourra être reconnu comme frigorifique, sans aucun essai d'efficacité, si la puissance frigorifique utile du dispositif est supérieure aux déperditions thermiques en régime**

permanent à travers les parois pour la classe considérée, multipliée par le facteur 1,75.

Notes explicatives :

- i) La disposition prévoyant un facteur de majoration de 1,75 pour estimer la puissance frigorifique du groupe à installer sur une caisse s'applique, que la caisse ait été ou non équipée d'un groupe lors de la mesure du coefficient K. Si, lors de l'essai d'isothermie, la caisse n'était pas équipée d'un groupe, il convient de s'assurer que le coefficient K de cette caisse, équipée d'un groupe, ne dépasse pas $0,4 \text{ W/m}^2 \text{ } ^\circ\text{C}$, pour tenir compte des variations qui pourraient apparaître avec des engins de longueurs et de types différents.

(Voir TRANS/GE.11/R.103 et TRANS/WP.11/2001/2)

- 42. Si la machine frigorifique est remplacée par une machine d'un type différent, l'autorité compétente pourra :**
- a) **soit demander que l'engin subisse les déterminations ou les contrôles prévus aux paragraphes 37 à 40;**
 - b) **soit s'assurer que la puissance frigorifique utile de la nouvelle machine est, à la température prévue pour la classe de l'engin, égale ou supérieure à celle de la machine remplacée;**
 - c) **soit s'assurer que la puissance frigorifique utile de la nouvelle machine satisfait aux dispositions du paragraphe 41.**

Engins calorifiques

- 43. L'engin, vide de tout chargement, sera placé dans une chambre isotherme dont la température sera maintenue uniforme et constante à un niveau aussi bas que possible. L'atmosphère de la chambre sera brassée comme il est indiqué au paragraphe 9 du présent appendice.**
- 44. Des dispositifs détecteurs de la température, protégés contre le rayonnement, seront placés à l'intérieur et à l'extérieur de la caisse aux points indiqués aux paragraphes 3 et 4 du présent appendice.**
- 45. Les portes, trappes et ouvertures diverses seront fermées et l'équipement de production de chaleur, ainsi que (s'il en existe) les dispositifs de ventilation intérieure, seront mis en marche à leur régime maximal.**
- 46. Les températures moyennes extérieure et intérieure de la caisse seront déterminées chacune toutes les 30 minutes au moins.**
- 47. L'essai sera poursuivi pendant 12 heures après le moment où la différence entre la température moyenne intérieure de la caisse et la température moyenne extérieure aura atteint la valeur correspondant aux conditions fixées pour la classe présumée de**

l'engin majorée de 35 % pour les engins neufs. L'essai sera satisfaisant si le dispositif de production de la chaleur est apte à maintenir pendant ces 12 heures la différence de température prévue.

Procès-verbaux d'essais

- 48. Chaque essai d'engin donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal composé d'une Partie 1, conforme au modèle No 1 A ou 1 B ci-après (si cela n'a pas déjà été fait au titre du paragraphe 28), et d'une Partie 3, conforme aux modèles Nos 4 A, 4 B, 4 C, 5 ou 6 ci-après.**

Note explicative :

Pour ce type de matériau isolant, il convient de mentionner notamment l'agent d'expansion.

Contrôle de l'efficacité des dispositifs thermiques des engins en service

- 49. Pour le contrôle de l'efficacité du dispositif thermique de chaque engin réfrigérant, frigorifique et calorifique en service visé aux points b) et c) du paragraphe I de l'appendice I de la présente annexe, les autorités compétentes pourront :**

soit appliquer les méthodes décrites aux paragraphes 32 à 47 du présent appendice;

soit désigner des experts chargés d'appliquer les dispositions suivantes :

- a) Engins réfrigérants autres que les engins à accumulateurs eutectiques fixes**

On vérifiera que la température intérieure de l'engin, vide de tout chargement, préalablement amenée à la température extérieure peut être amenée à la température limite de la classe de l'engin, prévue à la présente annexe et être maintenue au-dessous de cette température, pendant

une durée telle que $t \geq \frac{12Dq}{Dq'}$ Dq étant l'écart entre +30 °C et cette température

limite,

$\Delta\theta$ étant l'écart entre la température moyenne extérieure pendant l'essai et ladite température limite, la température extérieure n'étant pas inférieure à +15 °C. Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme réfrigérants, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

- b) Engins frigorifiques**

On vérifiera que, lorsque la température extérieure n'est pas inférieure à +15 °C, la température intérieure de l'engin vide de tout chargement qui est préalablement

amené à la température extérieure, peut être amenée dans un délai maximum de 6 heures :

pour les classes A, B ou C, à la température minimale de la classe de l'engin prévue à la présente annexe;

pour les classes D, E ou F, à la température limite de la classe de l'engin prévue à la présente annexe.

Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme frigorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

c) **Engins calorifiques**

On vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22 °C pour la classe A et 32 °C pour la classe B) peut être atteint et maintenu pendant 12 heures au moins. Si les résultats sont favorables, les engins pourront être maintenus en service comme calorifiques, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période d'une durée maximale de trois ans.

d) **Dispositions communes aux engins réfrigérants, frigorifiques et calorifiques**

i) Si les résultats sont défavorables, les engins réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques ne pourront être maintenus en service dans leur classe d'origine que s'ils subissent avec succès les essais en station décrits aux paragraphes 32 à 47 du présent appendice; ils pourront alors être maintenus en service, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période de six ans.

ii) S'il s'agit d'engins réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques construits en série d'après un type déterminé satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'appendice I de la présente annexe et appartenant à un même propriétaire, outre l'examen des dispositifs thermiques de chaque engin, en vue de s'assurer que leur état général est apparemment satisfaisant, la détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement ou de chauffage pourra être effectuée en station d'après les dispositions des paragraphes 32 à 47 du présent appendice sur 1 % au moins du nombre de ces engins. Si les résultats de ces examens et si cette détermination sont favorables, tous ces engins pourront être maintenus en service, dans leur classe d'origine, pour une nouvelle période de 6 ans.

Note explicative concernant le paragraphe 49 d)

Les Parties contractantes peuvent appliquer les dispositions de ce paragraphe en vue d'être en mesure d'appliquer la procédure simplifiée décrite dans ce paragraphe.

e) Procès-verbaux d'essais

Chaque essai d'engin par un expert donnera lieu à l'établissement d'un procès-verbal composé d'une Partie 1, conforme au modèle No 1 A ci-après (si cela n'a pas déjà été fait au titre du paragraphe 29 d)), et d'une Partie 3, conforme aux modèles Nos 7, 8 ou 9 ci-après.

Dispositions transitoires applicables aux engins neufs

50. Pendant quatre ans à partir de la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de son article 11, si en raison de l'insuffisance des stations d'essais, il n'est pas possible de déterminer l'efficacité des dispositifs thermiques des engins en utilisant les méthodes décrites aux paragraphes 32 à 47 du présent appendice, la conformité aux normes des engins neufs réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques, pourra être vérifiée en appliquant les dispositions du paragraphe 49 du présent appendice.

D. MODE OPÉRAIRE POUR MESURER LA PUISSANCE FRIGORIFIQUE UTILE W_o D'UN GROUPE DONT L'ÉVAPORATEUR N'EST PAS GIVRÉ

51. À chaque équilibre thermique, cette puissance est égale à la somme du flux thermique $U.Dq$ traversant les parois du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport sur lequel le groupe frigorifique est monté et de la puissance thermique mesurée W_j qui est dégagée à l'intérieur de la caisse par le dispositif ventilé de chauffage électrique :

$$W_o = W_j - U.Dq$$

52. Le groupe frigorifique est monté soit sur un caisson calorimétrique, soit sur un engin de transport.

Dans chaque cas, le coefficient global de transmission thermique est mesuré à une température moyenne unique de parois avant l'essai de détermination de la puissance frigorifique. Il est procédé à une correction arithmétique de cette isothermie, se basant sur l'expérience des stations d'essais, pour tenir compte des températures moyennes de parois à chaque équilibre thermique, lors de la mesure de la puissance frigorifique.

Il est préférable d'utiliser un caisson calorimétrique étalonné pour obtenir le maximum de précision.

Pour les méthodes et les modes opératoires, l'on se reportera aux dispositions des paragraphes 1 à 15 ci-dessus. Toutefois, il suffira de mesurer U directement, la valeur de ce coefficient étant définie par la relation suivante :

$$U = \frac{W}{Dq_n}$$

où W est la puissance thermique (en Watt) dégagée par le dispositif ventilé de chauffage interne;

Dq_n est la différence entre la température moyenne intérieure θ_i et la température moyenne extérieure θ_e ;

U est la puissance thermique par degré d'écart entre la température d'air intérieure et extérieure du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport lorsque le groupe frigorifique est mis en place.

Le caisson calorimétrique ou l'engin de transport sont placés dans une chambre isotherme. Si l'on utilise un caisson calorimétrique, $U\Delta\theta$ ne doit pas représenter plus de 35 % du flux thermique total W_o . La caisse calorimétrique ou de transport doit être un engin isotherme renforcé.

Observations concernant le paragraphe 52 :

Le facteur U d'un caisson calorimétrique est en général mesuré sans que le groupe frigorifique soit en place dans l'ouverture. Dans le cas d'un engin de transport, le facteur U peut être mesuré avec ou sans groupe frigorifique monté sur la caisse isotherme; en l'absence d'un groupe frigorifique, un panneau isolant est monté à l'ouverture.

(Voir TRANS/GE.11/R.127)

53. La méthode suivante peut éventuellement être utilisée tant pour les besoins de référence que pour les essais d'engins construits en série. Il s'agit ici de mesurer la puissance frigorifique en multipliant le débit-masse du liquide frigorigène (m) par la différence d'enthalpie entre la vapeur frigorigène sortant de l'engin (h_o) et le liquide à son entrée dans l'engin (h_i).

Pour obtenir la puissance frigorifique utile, il faut encore déduire la puissance thermique produite par les ventilateurs brassant l'air intérieur (W_f). Il est difficile de déterminer W_f si les ventilateurs brassant l'air intérieur sont actionnés par un moteur extérieur; en pareil cas, la méthode de l'enthalpie n'est pas recommandée. Lorsque les ventilateurs sont actionnés par des moteurs électriques situés à l'intérieur de l'engin, le mesurage de la puissance électrique est assuré par des appareils appropriés ayant une précision de ± 3 %.

Le bilan thermique est indiqué par la relation :

$$W_o = (h_o - h_i) m - W_f$$

Des méthodes appropriées sont décrites dans les normes ISO 971, BS 3122, DIN, NEN, etc. Un dispositif de chauffage électrique est placé à l'intérieur de l'engin pour assurer un équilibre thermique.

54. Instruments de mesure à utiliser

Les stations d'essais devront disposer de matériels et d'instruments de mesure pour déterminer le coefficient U avec une précision de $\pm 5\%$. Les transferts thermiques dus aux fuites d'air ne devraient pas excéder 5 % des transferts thermiques totaux au travers des parois du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport. Le débit de fluide frigorigène sera déterminé avec une précision de $\pm 5\%$. La puissance frigorifique utile sera déterminée avec une précision de $\pm 10\%$.

Les instruments équipant le caisson calorimétrique ou l'engin de transport seront conformes aux dispositions des paragraphes 3 et 4 ci-dessus. On mesurera :

- a) Les températures d'air : au moins 4 détecteurs, disposés de façon uniforme, à l'entrée de l'évaporateur;
- au moins 4 détecteurs, disposés de façon uniforme, à la sortie de l'évaporateur;
- au moins 4 détecteurs, disposés de façon uniforme, à l'entrée du condenseur;
- Les détecteurs de température seront protégés contre le rayonnement.
- b) Les consommations d'énergie : Les instruments doivent permettre de mesurer la consommation électrique et/ou de combustible du groupe frigorifique.
- c) Les vitesses de rotation : Les instruments doivent permettre de mesurer la vitesse de rotation des compresseurs ou des ventilateurs, ou bien de déduire ces vitesses par calcul dans le cas où un mesurage direct est impossible.
- d) Les pressions : Des manomètres de haute précision ($\pm 1\%$) seront raccordés au condenseur, à l'évaporateur et à l'aspiration lorsque l'évaporateur est muni d'un régulateur de pression.

- e) **La quantité de chaleur :** Dissipée par les dispositifs de chauffage intérieur, composés de résistances électriques ventilées, dont la densité de flux thermique n'est pas supérieure à 1 watt/cm² et dont la protection est assurée par une enveloppe à faible pouvoir émissif.

55. Conditions de l'essai

- i) **À l'extérieur du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport :** la température de l'air à l'entrée du condenseur sera maintenue à 30 °C ± 0,5 °C.
- ii) **À l'intérieur du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport (à l'entrée de l'air dans l'unité de refroidissement) :** pour trois niveaux de température compris entre -25 °C et +12 °C, selon les performances du dispositif de production de froid, dont l'un à la température de classe minimum demandée par le constructeur avec une tolérance de ± 1 °C.

Les températures moyennes intérieures seront maintenues avec une tolérance de ± 0,5 °C. La puissance thermique dépensée à l'intérieur du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport sera maintenue à une valeur constante avec une tolérance de ± 1 % lors du mesurage de la puissance frigorifique.

Quand un groupe frigorifique est présenté, pour essai, le fabricant doit fournir :

- **une documentation descriptive du groupe;**
- **une documentation technique qui indique les valeurs des paramètres les plus importants au bon fonctionnement du groupe et spécifiant leur plage admissible,**
- **les caractéristiques de la série du matériel essayé;**
- **une déclaration indiquant la source d'énergie qui sera utilisée pour le groupe thermique pendant l'essai.**

56. Mode opératoire

L'essai comporte deux parties principales, une phase de refroidissement puis le mesurage de la puissance frigorifique utile à trois niveaux de température croissants.

- a) **Phase de refroidissement :** la température initiale du caisson calorimétrique ou de l'engin de transport ne doit pas subir de fluctuations de ± 3 °C par rapport à la température ambiante prescrite, puis elle doit être abaissée à -25 °C (ou à la classe de température minimale).
- b) **Mesure de la puissance frigorifique utile à chaque niveau de température intérieure.**

Un premier essai est effectué, pendant au moins quatre heures à chaque niveau de température, en régime thermostaté (du groupe), pour stabiliser les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse.

Un second essai est effectué en fonctionnement non thermostaté pour déterminer le régime maximal du groupe frigorifique au cours duquel la puissance thermique constante dépensée dans le dispositif de chauffage intérieur permet de maintenir en équilibre chaque niveau de température intérieure prescrit dans le paragraphe 55.

Ce second essai ne doit pas durer moins de quatre heures.

Avant de passer à un niveau de température différent un dégivrage manuel doit être effectué.

Si le groupe frigorifique peut être alimenté par différentes sources d'énergie, l'essai doit être répété avec chacune d'elles.

Si le compresseur frigorifique est entraîné par le déplacement du véhicule, l'essai sera effectué aux vitesses minimale et nominale de rotation du compresseur indiquée par le constructeur.

Si le compresseur frigorifique est entraîné par le déplacement du véhicule, l'essai sera effectué à la vitesse nominale du compresseur indiquée par le constructeur.

L'on procède de la même façon en cas d'application de la méthode de l'enthalpie décrite au paragraphe 53 mais on mesure en plus la puissance thermique dégagée par les ventilateurs de l'évaporateur à chaque niveau de température.

57. Précautions à prendre

Ces mesures de puissance frigorifique utile sont effectuées lors du fonctionnement non thermostaté du groupe frigorifique, en conséquence :

S'il existe un système de dérivation des gaz chauds, il faut veiller à ce qu'il ne fonctionne pas lors de l'essai.

Lorsqu'une régulation automatique du groupe peut faire appel au délestage de cylindres du compresseur (pour adapter la puissance frigorifique du groupe aux possibilités du moteur d'entraînement de celui-ci), l'essai sera réalisé en précisant le nombre de cylindres en service pour chaque niveau de température.

58. Contrôle

Il conviendra de vérifier en indiquant le mode opératoire sur le procès verbal d'essai :

- i) que les dispositifs de dégivrage et de régulation thermostatique ne présentent pas de défaut de fonctionnement,**

- ii) que le débit d'air brassé est celui spécifié par le constructeur,

Si l'on se propose de mesurer le débit d'air d'un groupe frigorifique, il faut utiliser des méthodes capables de mesurer le débit global. Il est conseillé de reprendre l'une des normes existantes en la matière, à savoir : BS 848, ISO 5801, AMCA 210-85, DIN 24163, NFE 36101, NF X10.102, DIN 4796

- iii) que le fluide frigorigène utilisé pour l'essai est bien celui qui est spécifié par le constructeur.

59. La puissance frigorifique définie dans le cadre de l'ATP, est celle relative à la température interne moyenne déterminée au moyen de sondes telles que celles décrites au paragraphe 3 ci-dessus et non celle déterminée par les sondes situées à l'entrée et à la sortie de l'évaporateur.

60. Procès-verbal d'essai

Un procès-verbal du type approprié sera rédigé conformément au modèle No 10 ci-dessous.

MODÈLE No 1 A

Procès-verbal d'essai

établi conformément aux dispositions de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)

Procès-verbal d'essai No

Partie 1

Spécifications de l'engin (engins autres que les citernes destinées aux transports de liquides alimentaires)

Station expérimentale agréée/expert¹ :

Nom :

.....

Adresse :

.....

Type de l'engin présenté² :

Marque : Numéro d'immatriculation : Numéro de série :

Date de la première mise en service :

Tare³ : kg Charge utile³ : kg

Caisse :

Marque et type : Numéro d'identification :

Construite par :

Appartenant à ou exploitée par :

Présentée par :

Date de la construction :

Dimensions principales :

à l'extérieur : longueur : m, largeur : m, hauteur : m

à l'intérieur : longueur : m, largeur : m, hauteur : m

Surface totale du plancher de la caisse : m²

Volume intérieur total utilisable de la caisse : m³

Surface totale intérieure des parois de la caisse S_i : m²

MODÈLE No 1 A (suite)

Surface totale extérieure des parois de la caisse S_e : m^2

Surface moyenne : $S = \sqrt{S_i \times S_e}$ m^2

Spécifications des parois de la caisse⁴ :

Toiture :

Plancher :

Parois latérales :

Particularités de structure de la caisse⁵ :

Nombre, emplacements et dimensions	}	des portes :
		des volets d'aération :
		des orifices de chargement de glace :

Dispositifs accessoires⁶ :

.....

.....

Coefficient K =

..... W/m^2K

¹ Rayer les mentions inutiles (des experts uniquement pour le cas où l'essai est effectué conformément aux paragraphes 29 ou 49 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP).

² Wagon, camion, remorque, semi-remorque, conteneur, etc.

³ Préciser l'origine de ces informations.

⁴ Nature et épaisseur des matériaux constituant les parois de la caisse, de l'intérieur vers l'extérieur, mode de construction, etc.

⁵ S'il existe des irrégularités de surface, indiquer le mode de calcul adopté pour déterminer S_i et S_e .

⁶ Barres à viandes, ventilateurs flettners, etc.

MODÈLE No 1 B

Procès-verbal d'essai

établi conformément aux dispositions de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)

Procès-verbal d'essai No

Partie 1

Spécifications des engins -citernes destinés aux transports de liquides alimentaires

Station expérimentale agréée/expert¹ :

Nom :

Adresse :

Type de citerne présenté² :

Marque : Numéro d'immatriculation : Numéro de série :

Date de la première mise en service :

Tare³ : kg Charge utile³ : kg

Citerne :

Marque et type : Numéro d'identification :

Construite par :

Appartenant à ou exploitée par :

Présentée par :

Date de la construction :

Dimensions principales :

à l'extérieur : longueur du cylindre : m, grand axe : m, petit axe : m

à l'intérieur : longueur du cylindre : m, grand axe : m, petit axe : m

MODÈLE No 1 B (suite)

Volume intérieur utilisable : m³

Volume intérieur de chaque compartiment : m³

Surface totale intérieure de la citerne S_i : m²

Surface intérieure de chaque compartiment S_{i1}, S_{i2}, m²

Surface totale extérieure de la citerne S_e : m²

Surface moyenne de la citerne : $S = \sqrt{S_i \times S_e}$ m²

Spécifications des parois de la citerne⁴ :

Particularités de structure de la citerne⁵ :

Nombre, dimensions et description des trous d'homme :

.....

Description du couvercle des trous d'homme :

.....

Nombre, dimensions et description de la tubulure de vidange :

.....

Dispositifs accessoires :

¹ Rayer les mentions inutiles (des experts uniquement pour le cas où l'essai est effectué conformément aux paragraphes 29 ou 49 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP).

² Wagon, camion, remorque, semi-remorque, conteneur, etc.

³ Préciser l'origine de ces informations.

⁴ Nature et épaisseur des matériaux constituant les parois de la citerne, de l'intérieur vers l'extérieur, mode de construction, etc.

⁵ S'il existe des irrégularités de surface, indiquer le mode de calcul adopté pour déterminer S_i et S_e.

MODÈLE No 2 A

Partie 2

Mesure du coefficient global de transmission thermique des engins autres que les citernes destinées aux transports de liquides alimentaires conformément aux paragraphes 7 à 15 de l'appendice 2 de l'annexe I de l'ATP

Méthode expérimentale utilisée pour l'essai : refroidissement intérieur/chauffage intérieur¹

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin :

Moyennes obtenues sur heures de fonctionnement en régime permanent

(de à heures) :

a) **Température moyenne extérieure de la caisse : $\bar{\theta}_e = \dots\dots\dots\text{ }^\circ\text{C} \pm \dots\dots\dots\text{ K}$**

b) **Température moyenne intérieure de la caisse : $\bar{\theta}_i = \dots\dots\dots\text{ }^\circ\text{C} \pm \dots\dots\dots\text{ K}$**

c) **Écart moyen de température réalisé : $\Delta\theta = \dots\dots\dots\text{ K}$**

Hétérogénéité maximale de température :

à l'extérieur de la caisse : K

à l'intérieur de la caisse : K

Température moyenne des parois de la caisse : $\frac{q_e + q_i}{2} = \dots\dots\dots\text{ }^\circ\text{C}$

Température de fonctionnement de l'échangeur frigorifique² : °C

Point de rosée de l'atmosphère à l'extérieur de la caisse pendant la durée du régime permanent² : °C \pm K

Durée totale de l'essai : h

Durée du régime permanent : h

Puissance dépensée dans les échangeurs : W_1 W

Puissance absorbée par les ventilateurs : W_2 W

MODÈLE No 2 A (suite)

Coefficient global de transmission thermique calculé par la formule :

$$\text{Essai par refroidissement intérieur}^1 : K = \frac{W_1 - W_2}{S \cdot Dq}$$

$$\text{Essai par chauffage intérieur}^1 : K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot Dq}$$

$$K = \dots\dots\dots \text{ W/m}^2\text{K}$$

Erreur maximale de mesure correspondant à l'essai effectué :

..... %

Observations³ :

.....

(À ne remplir que si l'engin n'est pas équipé de dispositifs thermiques :)

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification IN/IR¹.

Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type, au sens du paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP, ne sera possible que durant une période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

¹ Biffer la formule qui n'a pas été utilisée.

² À indiquer uniquement pour l'essai par refroidissement intérieur.

³ Lorsque la caisse n'est pas de forme parallélépipédique, indiquer la répartition des points de mesure des températures extérieure et intérieure de la caisse.

MODÈLE No 2 B

Partie 2

Mesure du coefficient global de transmission thermique des engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires conformément aux paragraphes 16 à 25 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Méthode expérimentale utilisée pour l'essai : chauffage intérieur

Date et heure de la fermeture des orifices de l'engin :

Moyennes obtenues sur heures de fonctionnement en régime permanent

(de à heures) :

a) **Température moyenne extérieure de la citerne : $t_e = \dots\dots\dots \text{°C} \pm \dots\dots\dots \text{K}$**

b) **Température moyenne intérieure de la citerne :**

$$t_i = \frac{\dot{a} S_{in} \cdot q_{in}}{\dot{a} S_{in}} \dots\dots\dots \text{°C} \pm \dots\dots\dots \text{K}$$

c) **Écart moyen de température réalisé : $\Delta t > \dots\dots\dots \text{K}$**

Hétérogénéité maximale de température :

à l'intérieur de la citerne : K

à l'intérieur de chaque compartiment : K

à l'extérieur de la citerne : K

Température moyenne des parois de la citerne : °C

Durée globale de l'essai : h

Durée du régime permanent : h

Puissance dépensée par les échangeurs : W_1 W

Puissance absorbée par les ventilateurs : W_2 W

Coefficient global de transmission thermique calculé par la formule :

$$K = \frac{W_1 + W_2}{S \cdot \Delta t}$$

K = W/m²K

MODÈLE No 2 B (suite)

Erreur maximale de mesure correspondant à l'essai effectué : %

Observations¹ :
.....

(À ne remplir que si l'engin n'est pas équipé de dispositifs thermiques :)

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification IN/IR².

Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type, au sens du paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP, ne sera possible que durant une période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

¹ Lorsque la citerne n'est pas de forme parallélépipédique, indiquer la répartition des points de mesure des températures extérieure et intérieure de la caisse.

² Biffer la mention inutile.

MODÈLE No 3

Partie 2

Contrôle de l'isothermie des engins en service effectué sur le terrain par les experts conformément au paragraphe 29 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

L'essai s'est effectué sur la base du procès-verbal No : en date du :,
émis par l'expert de la station expérimentale agréée (nom, adresse) :

État relevé lors du contrôle :

Toiture :

Parois latérales :

Parois frontales :

Plancher :

Portes et orifices :

Joints :

Orifices de vidange d'eau de nettoyage :

Contrôle de l'étanchéité de l'air :

Coefficient K de l'engin à l'état neuf (indiqué dans le procès-verbal
d'essai précédent) : **W/m²K**

Observations :

Compte tenu des résultats des contrôles susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de trois ans, l'engin portant la marque d'identification IN/IR¹.

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

¹ Biffer la mention inutile.

MODÈLE No 4 A**Partie 3**

Détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement des engins réfrigérants à glace hydrique ou à glace carbonique par une station expérimentale agréée conformément aux paragraphes 32 à 36, à l'exception de 34 b) et 34 c), de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Dispositif de refroidissement :

Description du dispositif de refroidissement :

Nature du frigorigène :

Charge nominale de frigorigène indiquée par le constructeur : kg

Charge effective de frigorigène pour l'essai : kg

Fonctionnement de manière autonome/non autonome/raccordé
à une installation centrale¹Dispositif de refroidissement amovible/non amovible¹

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Dispositif de chargement (description, emplacement; joindre un croquis si
nécessaire) :**Dispositifs de ventilation intérieure :**

Description (nombre d'appareils, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit : m³/hDimensions des gaines : section transversale : m², longueur : mÉcran de reprise d'air; description¹

¹ Rubrique à supprimer si elle est sans objet.

MODÈLE No 4 A (suite)

Dispositifs d'automatisme :

Températures moyennes au début de l'essai :

à l'intérieur : °C \pm K

à l'extérieur : °C \pm K

point de rosée de la chambre d'essai : °C \pm K

Puissance de chauffage intérieur : W

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin :

**Relevé des températures moyennes intérieure et extérieure de la caisse et/ou courbe
représentant l'évolution de ces températures en fonction du temps :**

.....
.....

Observations :

.....
.....

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification :

Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type au sens du paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP ne sera possible que durant une période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au :

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 4 B**Partie 3**

Détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement des engins réfrigérants à plaques eutectiques par une station expérimentale agréée conformément aux paragraphes 32 à 36, à l'exception de 34 a) et 34 c), de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Dispositif de refroidissement :

Description :

Nature de la solution eutectique :

Charge nominale de solution eutectique indiquée par le constructeur : kg

Chaleur latente à la température de congélation annoncée par le constructeur : kJ/kg à°C

Dispositif de refroidissement amovible/non amovible¹

Fonctionnant de manière autonome/non autonome/raccordé à une installation centrale¹

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Plaques eutectiques : Marque : **Type :**

Dimensions, nombre, emplacement des plaques, écartement par rapport aux parois (joindre croquis) :

.....

Réserve de froid totale annoncée par le constructeur pour la température de congélation de : kJ à°C

Dispositifs de ventilation intérieure (s'il y a lieu) :

Description :

Dispositifs d'automatisme :

¹ Rubrique à supprimer si elle est sans objet.

MODÈLE No 4 B (suite)

Machine frigorifique (s'il y a lieu) :

Marque : Type : No :

Emplacement :

Compresseur : Marque : Type :

Mode d'entraînement :

Nature du frigorigène :

Condenseur :

Puissance frigorifique indiquée par le constructeur pour la température de congélation annoncée et pour une température extérieure de + 30 °C : W

.Dispositifs d'automatisme :

Marque : Type :

Dégivrage (s'il y a lieu) :

Thermostat :

Pressostat BP :

Pressostat HP :

Détendeur :

Autres :

Dispositifs accessoires :

Dispositif de chauffage électrique des joints
de porte : puissance par mètre linéaire de résistance : W/m

Longueur linéaire de résistance : m

Températures moyennes au début de l'essai :

à l'intérieur : °C ± K

à l'extérieur : °C ± K

point de rosée de la chambre d'essai : °C ± K

MODÈLE No 4 B (suite)

Puissance de chauffage intérieur : W

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin :

Durée d'accumulation de froid :h

**Relevé des températures moyennes intérieure et extérieure de la caisse
et/ou courbe représentant l'évolution de ces températures en fonction du temps :**

.....

.....

Observations :

.....

.....

**Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une
attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée
maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification :**

.....

.....

**Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type au sens du
paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP ne sera possible que durant une
période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au :**

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 4 C

Partie 3

Détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement des engins réfrigérants à gaz liquéfiés par une station expérimentale agréée conformément aux paragraphes 32 à 36, à l'exception de 34 a) et 34 b), de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Dispositif de refroidissement :

Description :

Fonctionnant de manière autonome/non autonome/raccordé à une installation centrale¹

Dispositif de refroidissement amovible/non amovible¹

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Nature du frigorigène :

Charge nominale de frigorigène indiquée par le constructeur : kg

Charge effective de frigorigène pour l'essai : kg

Description du réservoir :

Dispositif de chargement (description, emplacement) :

Dispositifs de ventilation intérieure :

Description (nombre, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit : m³/h

Dimensions des gaines : section transversale : m², longueur : m

Dispositifs d'automatisme :

¹ Biffer la mention inutile.

MODÈLE No 4 C (suite)

Températures moyennes au début de l'essai :

à l'intérieur : °C \pm K

à l'extérieur : °C \pm K

point de rosée de la chambre d'essai : °C \pm K

Puissance de chauffage intérieur : W

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin :

**Relevé des températures moyennes intérieure et extérieure de la caisse
et/ou courbe représentant l'évolution de ces températures en fonction du temps :**

.....
.....

Observations :

.....
.....

**Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une
attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée
maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification :**

**Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type au sens du
paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP ne sera possible que durant une
période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au :**

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 5

Partie 3

Détermination de l'efficacité des dispositifs de refroidissement des engins frigorifiques par une station expérimentale agréée conformément aux paragraphes 37 à 40 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Machines frigorifiques :

**Fonctionnant de manière autonome/non autonome/raccordées
à une installation centrale¹**

Machines frigorifiques amovibles/non amovibles¹

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Nature du frigorigène et charge :

**Puissance frigorifique utile indiquée par le constructeur pour une
température extérieure de + 30 °C et pour une température intérieure de :**

0 °C : W

- 10 °C : W

- 20 °C : W

Compresseur :

Marque : Type :

Mode d'entraînement : électrique/thermique/hydraulique¹

Description :

Marque : Type : Puissance : kW àt/mn

Condenseur et évaporateur :

Moteur du/des ventilateurs : Marque : Type :

Nombre : Puissance : kW àt/mn

¹ Biffer la mention inutile.

MODÈLE No 5 (suite)

Dispositifs de ventilation intérieure :

Description (nombre d'appareils, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit : m³/h

Dimensions des gaines : section transversale : m², longueur : m

Dispositifs d'automatisme :

Marque : Type :

Dégivrage (s'il y a lieu) :

Thermostat :

Pressostat BP :

Pressostat HP :

Détendeur :

Autres :

Températures moyennes au début de l'essai :

à l'intérieur : °C ± K

à l'extérieur : °C ± K

point de rosée de la chambre d'essai : °C ± K

Puissance de chauffage intérieur : W

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin :

**Relevé des températures moyennes intérieure et extérieure de la caisse
et/ou courbe représentant l'évolution de ces températures en fonction du temps :**

.....
.....

MODÈLE No 5 (suite)

Temps écoulé entre le début de l'essai et le moment où la température moyenne à l'intérieur de la caisse atteint la température prescrite : h

Observations :

.....

.....

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification :

Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type au sens du paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP ne sera possible que durant une période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au :

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 6**Partie 3**

Détermination de l'efficacité des dispositifs de chauffage des engins calorifiques par une station expérimentale agréée conformément aux paragraphes 43 à 47 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Dispositif de chauffage :

Description :

Fonctionnant de manière autonome/non autonome/
raccordé à une installation centrale¹Dispositif de chauffage amovible/non amovible¹

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Emplacement :

Surface globale d'échange de chaleur : m²

Puissance utile indiquée par le constructeur : kW

Dispositifs de ventilation intérieure :

Description (nombre d'appareils, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit : m³/hDimensions des gaines : section transversale : m², longueur : m**Températures moyennes au début de l'essai :**

à l'intérieur : °C ± K

à l'extérieur : °C ± K

Date et heure de fermeture des portes et orifices de l'engin :

MODÈLE No 6 (suite)

**Relevé des températures moyennes intérieure et extérieure de la caisse
et/ou courbe représentant l'évolution de ces températures en fonction du temps :**

.....

**Temps écoulé entre le début de l'essai et le moment où la température
moyenne à l'intérieur de la caisse a atteint la température prescrite : h**

**Le cas échéant, indiquer la puissance calorifique moyenne
pour maintenir durant l'essai l'écart de température prescrite²
entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse : W**

Observations :

.....

.....

**Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une
attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée
maximale de six ans, l'engin portant la marque d'identification :**

**Toutefois, l'utilisation de ce procès-verbal comme certificat d'agrément type au sens du
paragraphe 2 a) de l'appendice 1 de l'annexe 1 de l'ATP ne sera possible que durant une
période maximale de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au :**

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

¹ Biffer la mention inutile.

² Augmenté de 35 % pour les engins neufs.

MODÈLE No 7**Partie 3**

Contrôle de l'efficacité des dispositifs de refroidissement des engins réfrigérants en service, effectué sur le terrain par des experts conformément au paragraphe 49 a) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

**Le contrôle a été effectué sur la base du procès-verbal No en date du :,
émis par la station expérimentale agréée/l'expert (nom, adresse) :**

Dispositif de refroidissement :

Description :

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Nature du frigorigène :

Charge nominale de frigorigène indiquée par le constructeur : kg

Charge effective de frigorigène pour l'essai : kg

Dispositif de chargement (description, emplacement) :

Dispositifs de ventilation intérieure :

Description (nombre d'appareils, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit : m³/h

Dimensions des gaines : section transversale : m², longueur : m

État du dispositif de refroidissement et des appareils de ventilation :

.....

.....

Température intérieure atteinte : °C

pour une température extérieure de : °C

MODÈLE No 7 (suite)

**Température à l'intérieur de l'engin avant la mise en route
du dispositif de production de froid :**

..... °C

Temps total de fonctionnement du groupe de production de froid : h

**Temps écoulé entre le début de l'essai et le moment où la température
moyenne à l'intérieur de la caisse a atteint la température prescrite h**

Contrôle du fonctionnement du thermostat :

Pour les engins réfrigérants à plaques eutectiques :

**Durée de fonctionnement du groupe de production
de froid assurant la congélation de la solution eutectique : h**

**Durée de maintien de la température d'air intérieur
après l'arrêt du groupe : h**

Observations :

.....
.....

**Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une
attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée
maximale de trois ans, l'engin portant la marque d'identification :**

.....

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 8**Partie 3**

Contrôle de l'efficacité des dispositifs de refroidissement des engins frigorifiques en service, effectué sur le terrain par les experts conformément au paragraphe 49 b) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Le contrôle a été effectué sur la base du procès-verbal Noen date du,
émis par la station expérimentale agréée/l'expert (nom, adresse) :

Machines frigorifiques :

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Description :

**Puissance frigorifique utile indiquée par le constructeur pour une
température extérieure de + 30 °C et une température intérieure de :**

0 °C : W

- 10 °C : W

- 20 °C : W

Nature du frigorigène et charge : kg

Dispositifs de ventilation intérieure :

Description (nombre d'appareils, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit m³/h

Dimensions des gaines : section transversale : m², longueur : m

État de la machine frigorifique et des dispositifs

de ventilation intérieure :

MODÈLE No 8 (suite)

Température intérieure atteinte : °C

Pour une température extérieure de : °C

et une durée de fonctionnement relative de : %

Durée de fonctionnement : h

Contrôle du fonctionnement du thermostat :

Observations :

.....

.....

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de trois ans, l'engin portant la marque d'identification :

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 9**Partie 3**

Contrôle de l'efficacité des dispositifs de chauffage des engins calorifiques en service, effectué sur le terrain par les experts conformément au paragraphe 49 c) de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

Le contrôle a été effectué sur la base du procès-verbal Noen date du,
émis par la station expérimentale agréée/l'expert (nom, adresse) :

Mode de chauffage :

Description :

Constructeur :

Type et numéro de séries :

Année de fabrication :

Emplacement :

Surface globale d'échange de chaleur : m²

Puissance utile indiquée par le constructeur : kW

Dispositifs de ventilation intérieure :

Description (nombre d'appareils, etc.) :

Puissance des ventilateurs électriques : W

Débit : m³/h

Dimensions des gaines : section transversale : m², longueur : m

État du dispositif de chauffage et des appareils de ventilation intérieure :

Température intérieure atteinte : °C

Pour une température extérieure de : °C

et une durée de fonctionnement relative de : %

MODÈLE No 9 (suite)

Durée de fonctionnement :h

Contrôle du fonctionnement du thermostat :

Observations :

.....

.....

Compte tenu des résultats des essais susmentionnés, l'engin peut être agréé au moyen d'une attestation conforme à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP, et valable pour une durée maximale de trois ans, l'engin portant la marque d'identification :

Fait à :

Le responsable des essais :

Le :

.....

MODÈLE No 10

PROCÈS-VERBAL D'ESSAI

établi conformément aux dispositions de l'accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)

Procès-verbal No.

Détermination de la puissance frigorifique utile d'un groupe frigorifique conformément aux paragraphes 51 à 59 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP.

Station expérimentale agréée :

Nom :

Adresse :

Groupe frigorifique présenté par :

.....

a) Spécifications techniques du groupe

Date de construction : **Marque :**

Type : **No dans la série type :**

Genre¹ :

Autonome/non autonome

Amovible/fixe

Monobloc/éléments assemblés

Description :

.....

.....

.....

Compresseur : **Marque :** **Type :**

Nombre de cylindres : **Cylindrée :**

Vitesse nominale de rotation :t/min

Mode d'entraînement¹ : **Moteur électrique, moteur thermique autonome, moteur du véhicule, déplacement du véhicule**

MODÈLE No 10 (suite)

Moteur d'entraînement du compresseur^{1, 2} :

Électrique : **Marque :** **Type :**

Puissance : kW **pour une vitesse de rotation de :** t/mn

Tension d'alimentation : V **Fréquence :** Hz

Thermique: **Marque :** **Type :**

Nombre de cylindres : **Cylindrée :**

Puissance : kW **pour une vitesse de rotation de :** t/mn

Carburant :

Hydraulique: **Marque :** **Type :**

Entraînement :

.....

Alternateur: **Marque :** **Type :**

Vitesse de rotation:

nominale donnée par le constructeur : t/mn

minimale donnée par le constructeur : t/mn

Fluide frigorigène :

MODÈLE No 10 (suite)

Échangeurs		Condenseur	Évaporateur
Marque-Type			
Nombre de nappes			
Pas des ailettes (mm) ²			
Tube : nature et diamètre (mm) ²			
Surface d'échange (m ²) ²			
Surface frontale (m ²)			
VENTILATEURS	Nombre		
	Nombre de pales		
	Diamètre (mm)		
	Puissance nominale (watt) ^{2, 3}		
	Débit total nominal (m ³ /h) ² sous une pression de Pa		
	Mode d'entraînement		

Détendeur : Marque : Modèle :

 Réglable¹ Non réglable¹

Dispositif de dégivrage :

Dispositif d'automatisme :

b) Méthode d'essai et résultats

Méthode d'essai¹ : par bilan thermique / par la méthode de la différence d'enthalpie,

Dans un caisson calorimétrique de surface moyenne =.....m²

Valeur mesurée du coefficient U du caisson avec
le groupe en place :W/°C,
à la température moyenne de paroi : °C.

Dans un engin de transport

Valeur mesurée du coefficient U de l'engin de transport équipé
du groupe :W/°C,
à la température moyenne de paroi :.....°C.

Méthode employée pour la correction du coefficient U de la caisse en fonction de la
température moyenne de paroi de celle-ci :

.....
.....
.....

Erreurs maximales de détermination :

du coefficient U de la caisse.....
de la puissance frigorifique du groupe.....

c) Contrôles :

Régulateur de température :

exactitude de consigne.....°C
différentiel.....°C

Fonctionnement du dispositif de dégivrage¹ :

satisfaisant / non satisfaisant

Débit d'air au soufflage de l'évaporateur :

valeur mesurée.....m³/h
sous une pression dePa

Existence d'une possibilité de production de chaleur à l'évaporateur pour des
consignes du thermostat comprises entre 0 °C et +12 °C¹ : Oui / Non

d) **Observations** :.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Fait à.....

Le responsable des essais

Le.....

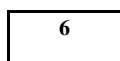
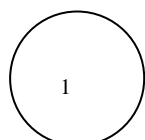
.....

¹Rayer les mentions inutiles.

²Valeur indiquée par le constructeur.

³Le cas échéant.

⁴Uniquement pour la méthode par différence d'enthalpie.

Annexe I, Appendice 3**A. Modèle de la formule d'attestation de conformité de l'engin
prescrite au paragraphe 4 de l'appendice I de l'annexe 1****FORMULE D'ATTESTATION POUR LES ENGINIS ISOOTHERMES, RÉFRIGÉRANTS,
FRIGORIFIQUES OU CALORIFIQUES AFFECTÉS AUX TRANSPORTS
TERRESTRES INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES**

ENGIN

ISOTHERME	RÉFRIGÉRANT	FRIGORIFIQUE	CALORIFIQUE	5
-----------	-------------	--------------	-------------	---

ATTESTATION²

délivrée conformément à l'Accord relatif aux transports
internationaux de denrées périssables et aux engins
spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP)

1. Autorité délivrant l'attestation
2. L'engin³
3. Numéro d'identification donné par
4. Appartenant à ou exploité par
5. Présenté par
6. Est reconnu comme⁴
 - 6.1 avec dispositif(s) thermique(s) :
 - 6.1.1 autonome;)
 - 6.1.2 non autonome;)
 - 6.1.3 amovible;) ⁵
 - 6.1.4 non amovible)

¹ Signe distinctif du pays utilisé en circulation routière internationale.

² La formule d'attestation doit être imprimée dans la langue du pays qui la délivre et en anglais, en français ou en russe; les différentes rubriques doivent être numérotées conformément au modèle ci-dessus.

³ Indiquer le type (wagon, camion, remorque, semi-remorque, conteneur, etc.); dans le cas d'engins-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires, ajouter le mot "citernes".

⁴ Incrire une ou plusieurs des dénominations figurant à l'appendice 4 de la présente annexe ainsi que la ou les marques d'identification correspondantes.

⁵ Biffer les mentions inutiles.

⁶ Le numéro (lettres, chiffres, etc.) indiquant l'autorité qui a délivré l'attestation et la référence de l'équipement.

7. Base de délivrance de l'attestation

7.1 Cette attestation est délivrée sur la base :

7.1.1 de l'essai de l'engin;)

7.1.2 de la conformité à un engin de référence;)

7.1.3 d'un contrôle périodique;) ¹

7.1.4 de dispositions transitoires.)

7.2 Lorsque l'attestation est délivrée sur la base d'un essai ou par référence à un engin de même type ayant subi un essai, indiquer :

7.2.1 la station d'essai

7.2.2 la nature des essais 2/

.....

7.2.3 le ou les numéros du ou des procès-verbaux

7.2.4 la valeur du coefficient K

7.2.5 la puissance frigorifique utile³ à la température extérieure de 30 °C

et à la température intérieure de °C W

" " " °C W

" " " °C W

8. Cette attestation est valable jusqu'au

8.1 Sous réserve :

8.1.1 que la caisse isotherme (et, le cas échéant, l'équipement thermique) soit maintenue en bon état d'entretien;

8.1.2 qu'aucune modification importante ne soit apportée aux dispositifs thermiques; et

8.1.3 que si le dispositif thermique est remplacé , le dispositif de remplacement ait une puissance frigorifique égale ou supérieure à celle du dispositif remplacé.

9. Fait à :

10. Le :

(L'Autorité compétente)

¹ Biffer les mentions inutiles.

² Par exemple : isothermie ou efficacité des dispositifs thermiques.

³ Dans le cas où les puissances ont été mesurées selon les dispositions du paragraphe 42 de l'appendice 2 de la présente annexe.

Observation concernant le point 8:

Le remplacement de certains composants du dispositif thermique au cours de la vie d'un engin ne constitue pas une modification importante, étant donné que le remplacement de composants ne réduit pas les performances du dispositif. De tels remplacements sont effectués de temps en temps dans la plupart des engins en service.

B. Plaque d'attestation de conformité à l'engin prévu au paragraphe 4 de l'appendice I de l'annexe I

1. Cette plaque d'attestation doit être fixée à l'engin de manière permanente et en un endroit bien visible, à côté des autres plaques d'agrément qui ont été émises à des fins officielles. Cette plaque, conforme au modèle reproduit ci-dessous, doit se présenter sous la forme d'une plaque rectangulaire, résistante à la corrosion et à l'incendie d'au moins 160 mm x 100 mm. Les informations suivantes doivent être inscrites sur la plaque de manière lisible et indélébile, au moins en anglais ou en français ou en russe :

a) "ATP" en lettres latines, suivies de "AGRÉÉ POUR LE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSABLES",

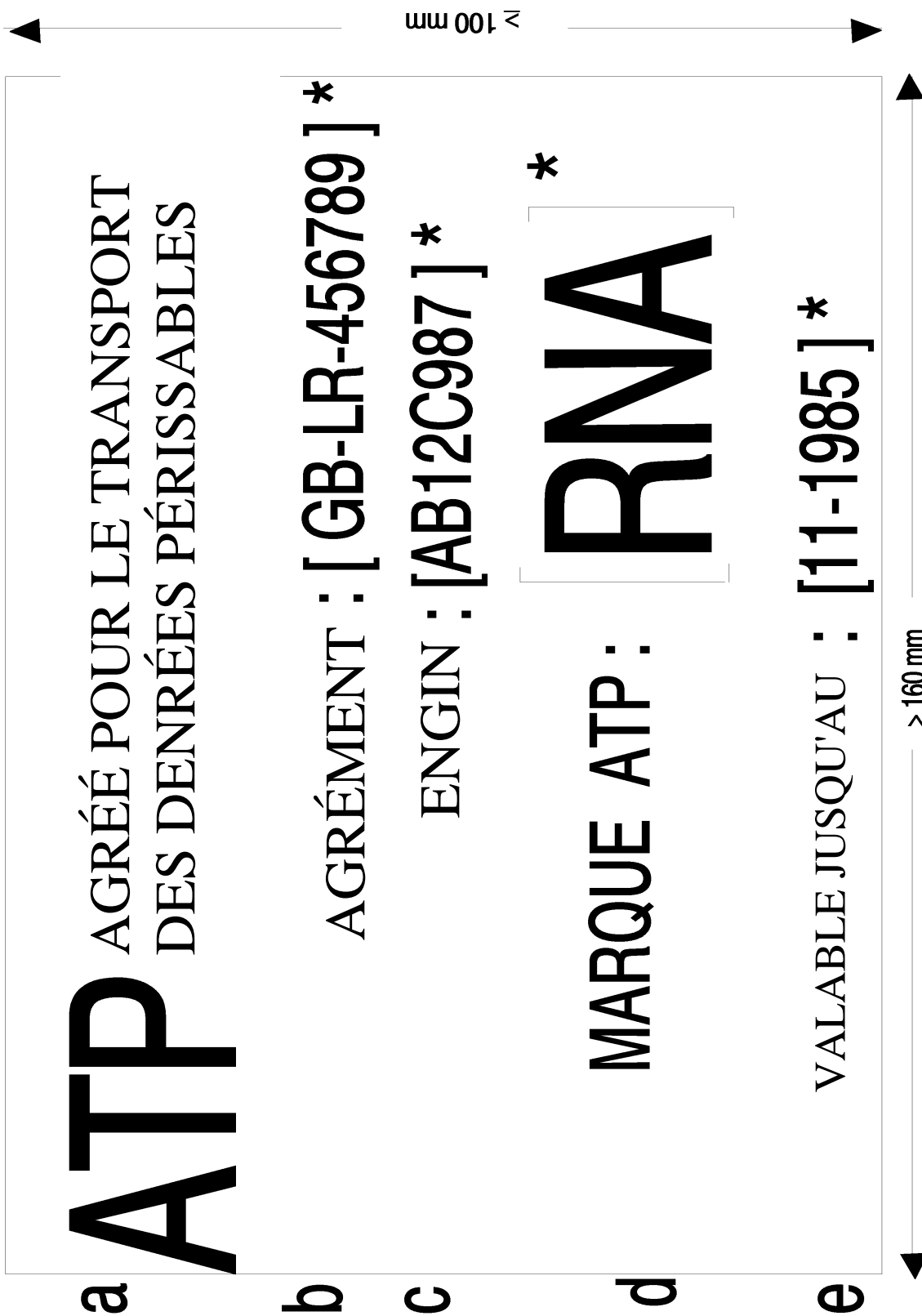
b) "AGRÉMENT", suivi du signe distinctif (utilisé en circulation routière internationale) de l'État dans lequel l'agrément a été accordé et d'un numéro (chiffres, lettres, etc.) de référence de l'agrément,

c) "ENGIN", suivi du numéro individuel permettant d'identifier l'engin considéré (il peut s'agir du numéro de fabrication),

d) "MARQUE ATP", suivie de la marque d'identification prescrite à l'appendice 4 de l'annexe I, correspondant à la classe et à la catégorie de l'engin,

e) "VALABLE JUSQU'AU", suivi de la date (mois et année) à laquelle expire l'agrément de l'exemplaire unique de l'engin considéré . Si l'agrément est renouvelé à la suite d'un test ou d'un contrôle la date d'expiration suivante peut être ajoutée sur la même ligne.

2. Les lettres "ATP" ainsi que celles de la marque d'identification doivent avoir 20 mm de hauteur environ. Les autres lettres et chiffres ne doivent pas avoir moins de 5 mm de hauteur.



* Les indications entre crochets sont fournies à titre d'exemple.

Annexe I, Appendice 4**MARQUES D'IDENTIFICATION À APOSER SUR LES ENGIN SPÉCIAUX**

Les marques d'identification prescrites au paragraphe 5 de l'appendice I de la présente annexe sont formées par des lettres majuscules en caractères latins de couleur bleu foncé sur fond blanc; la hauteur des lettres doit être de 100 mm au moins. Elles sont les suivantes :

<u>Engin</u>	<u>Marque d'identification</u>
Engin isotherme normal	IN
Engin isotherme renforcé	IR
Engin réfrigérant normal de classe A	RNA
Engin réfrigérant renforcé de classe A	RRA
Engin réfrigérant renforcé de classe B	RRB
Engin réfrigérant renforcé de classe C	RRC
Engin réfrigérant normal de classe D	RND
Engin réfrigérant renforcé de classe D	RRD
Engin frigorifique normal de classe A	FNA
Engin frigorifique renforcé de classe A	FRA
Engin frigorifique normal de classe B	FNB ¹
Engin frigorifique renforcé de classe B	FRB
Engin frigorifique normal de classe C	FNC ¹
Engin frigorifique renforcé de classe C	FRC
Engin frigorifique normal de classe D	FND
Engin frigorifique renforcé de classe D	FRD
Engin frigorifique normal de classe E	FNE ¹
Engin frigorifique renforcé de classe E	FRE

¹ Voir dispositions transitoires au paragraphe 5 de la présente annexe.

Engin frigorifique normal de classe F	FNF¹
Engin frigorifique renforcé de classe F	FRF
Engin calorifique normal de classe A	CNA
Engin calorifique renforcé de classe A	CRA
Engin calorifique renforcé de classe B	CRB

Si l'engin est doté de dispositifs thermiques amovibles ou non autonomes, la ou les marques d'identification seront complétées par la lettre X.

Outre les marques d'identification indiquées ci-dessus, on indiquera au-dessous de la ou des marques d'identification la date d'expiration de validité de l'attestation délivrée pour l'engin (mois, année) qui figure à la rubrique 8 de la section A de l'appendice 3 de la présente annexe.

Modèle :

RNA 5-1974

5 = mois (mai)) d'expiration de
1974 = année) la validité de l'attestation

Annexe 2**CHOIX DE L'ÉQUIPEMENT ET DES CONDITIONS DE TEMPÉRATURE
POUR LE TRANSPORT DES DENRÉES SURGELÉES ET CONGELÉES**

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.

L'engin utilisé pour le transport de denrées surgelées, sauf s'il s'agit de matériel ferroviaire, sera équipé du dispositif visé à l'appendice 1 de la présente annexe. S'il convient toutefois de vérifier la température des denrées, cette opération sera effectuée conformément à la procédure énoncée à l'appendice 2 de la présente annexe.

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 destination¹ :

Beurre

Jus de fruits concentrés.

Observations concernant l'annexe 2:

1. *En ce qui concerne l'ATP, la qualité initiale des denrées alimentaires congelées avant le transport n'entre pas en ligne de compte. L'objet de l'ATP est de réduire autant que possible la détérioration au cours du transport en raison de mauvaises pratiques de transport. Un matériel agréé ATP a fait l'objet d'essais qui ont montré qu'il répondait à certains critères. L'objet de l'annexe 2 est d'énoncer des règles générales concernant les températures maximales auxquelles les denrées alimentaires congelées doivent être transportées. Les températures indiquées régissent le type de matériel de transport à utiliser et les réglages de thermostat.*

(Voir TRANS/GE.11/R.123)

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 2, Appendice 1

CONTRÔLE DE LA TEMPÉRATURE AMBIANTE POUR LE TRANSPORT DES DENRÉES PÉRISSABLES SURGELÉES

L'engin de transport doit être équipé d'un appareil d'enregistrement approprié pour contrôler, à intervalles fréquents et réguliers, la température ambiante à laquelle sont soumises les denrées surgelées destinées à la consommation humaine.

Les appareils de mesure doivent être approuvés par les autorités compétentes du pays dans lequel le moyen de transport est immatriculé.

Les relevés de température obtenus doivent être datés et conservés par l'exploitant pendant une année au moins, sinon plus, selon la nature des denrées.

Toutefois, en ce qui concerne les engins de transport en service à la date de l'entrée en vigueur du présent appendice¹, les dispositions énoncées ci-dessus seront progressivement applicables dans un délai de trois ans à compter de cette date.

Observations concernant l'appendice 1 de l'annexe 2:

1. *L'objet du contrôle est de permettre à l'exploitant de s'assurer que la réfrigération et le système de répartition d'air fonctionnent correctement; il s'agit de la première étape du processus de contrôle. En conséquence, la mesure de la température et la présentation des données obtenues grâce aux appareils indiqués facilitent le contrôle qui a lieu à la fin du transport ou même au cours de celui-ci. Elles facilitent le contrôle de la température et peuvent fournir un moyen de défense si un différend commercial ou juridique vient à surgir.*

2. *Il convient d'utiliser des capteurs fixes branchés à un enregistreur à deux canaux pour la mesure de la température de l'air (voir TRANS/WP.11/R.10), car cela est considéré comme l'option la plus pratique, bien que de petits systèmes d'enregistrement de données puissent être utilisés à la place de chaque capteur. Les endroits du véhicule où les mesures doivent être effectuées sont indiqués dans la figure 1. La comparaison de la température de retour d'air mesurée à la prise d'air de l'évaporateur avec la température de l'air quittant l'évaporateur donne plus d'informations que la seule mesure de la température de retour d'air. Si la température de l'air qui quitte l'évaporateur est mesurée plus près de l'arrière du véhicule, on obtient une indication sur la distribution de l'air froid. L'espacement des palettes ou des caisses détermine s'il y a une distribution uniforme et efficace de l'air froid dans le chargement. En conséquence, l'écart entre les deux températures de l'air peut indiquer si une "mise en court-circuit" se produit ou si le refroidissement préalable de la charge pendant le chargement a été insuffisant ou si des anomalies de fonctionnement se sont produites pendant le transport.*

¹ La date d'entrée en vigueur de cet appendice est le 13 février 1996.

3. *L'enregistrement des données peut se faire mécaniquement (au moyen d'un enregistreur graphique) ou électroniquement, ce qui permet d'obtenir une trace continue ou intermittente du moment du chargement à celui du déchargement. L'intervalle entre chaque mesure de température dépend de la durée du transport. Ainsi, pour les transports dont la durée est comprise entre moins de huit heures et moins de cinq jours, un intervalle maximum d'une heure pourrait être utilisé. En outre, les différentes charges et les différentes livraisons devraient apparaître clairement sur l'enregistrement.*

(voir TRANS/WP.11/R.21)

Annexe 2, Appendice 2

**PROCÉDURE CONCERNANT LE SONDAGE ET LA MESURE DES
TEMPÉRATURES POUR LE TRANSPORT DE DENRÉES PÉRISSABLES
RÉFRIGÉRÉES,
CONGELÉES ET SURGELÉES**

A. GÉNÉRALITÉS

1. L'inspection et la mesure des températures stipulées aux annexes 2 et 3 doivent être effectuées de telle manière que les denrées ne soient pas exposées à des conditions nuisibles à leur consommation sans danger ou à leur qualité. Il conviendrait de procéder à ces opérations en milieu réfrigéré, en ne causant qu'un minimum de retard et de perturbation dans le transport.
2. Les opérations d'inspection et de mesure visées au paragraphe 1 doivent être effectuées de préférence au lieu de chargement et de déchargement. Il n'est pas normalement indiqué d'y procéder durant le transport, sauf en cas de doute sérieux concernant la conformité aux températures stipulées aux annexes 2 et 3.
3. Lorsque cela est possible, il conviendrait, aux fins des inspections, de tenir compte des informations fournies par les appareils de contrôle de la température en cours de route avant de choisir les lots de denrées périssables qui doivent faire l'objet de sondages et de mesures. Des mesures de contrôle ne seront justifiées que s'il y a des raisons de douter du fonctionnement des appareils durant le transport.
4. Lorsque des lots de denrées ont été choisis, il conviendrait d'utiliser en premier lieu une méthode de mesure non destructive (entre les caisses ou les colis). Il y aurait lieu de recourir à des mesures destructives uniquement lorsque les résultats des mesures non destructives ne sont pas conformes aux températures stipulées aux annexes 2 ou 3 (compte tenu des tolérances applicables). Lorsque des colis ou les caisses ont été ouverts aux fins d'inspection mais qu'aucun contrôle n'a été entrepris, il convient de les refermer en indiquant l'heure, la date et le lieu de l'inspection et d'y apposer le cachet officiel de l'autorité chargée de l'inspection.

B. SONDAGE

5. Les types de colis choisis aux fins de mesure de la température doivent être tels que leur température est représentative du point le plus chaud de la cargaison.
6. Lorsqu'il est nécessaire de procéder à des sondages durant le transport pendant que la cargaison est chargée, deux sondages devraient être effectués en haut et en bas de la cargaison près de l'ouverture de chaque battant de porte.
7. Lorsqu'il est procédé à des sondages au cours du déchargement de la cargaison, quatre sondages devraient être effectués à l'un quelconque des emplacements suivants :
 - Haut et bas de la cargaison près de l'ouverture de chaque battant de porte;

- Angles supérieurs arrière de la cargaison (soit les emplacements les plus éloignés du groupe de réfrigération);
- Centre de la cargaison;
- Centre de la surface antérieure de la cargaison (soit l'emplacement le plus proche du groupe de réfrigération);
- Angles supérieurs et inférieurs de la surface antérieure de la cargaison (soit les emplacements les plus proches de la bouche de reprise d'air du groupe de réfrigération).

8. Dans le cas des denrées réfrigérées décrites à l'annexe 3, il conviendrait également d'effectuer des sondages à l'emplacement le plus froid, pour vérifier qu'il n'y a pas eu congélation en cours de transport.

C. MESURE DE LA TEMPÉRATURE DES DENRÉES PÉRISSABLES

9. Avant de procéder au relevé, il conviendra de refroidir la sonde, de manière que sa température soit aussi proche que possible de celle du produit.

I. Denrées réfrigérées

10. Mesures non destructives. La mesure entre les caisses ou les colis devra être effectuée à l'aide d'une sonde à tête plate offrant un bon contact à la surface, à masse thermique faible et à conductivité thermique élevée. Il conviendra d'insérer la sonde entre les caisses ou les colis, de telle sorte que la pression permette un bon contact thermique et à suffisamment de profondeur pour minimiser les erreurs de conductivité.

11. Mesures destructives. Il conviendra d'utiliser une sonde à tige rigide, robuste et effilée, faite d'un matériau facile à nettoyer et à désinfecter. La sonde devrait être insérée au centre du colis et la température devrait être relevée lorsqu'elle atteint une valeur stable.

II. Denrées congelées et surgelées

12. Mesures non destructives. Identiques au paragraphe 10 ci-dessus.

13. Mesures destructives. Les sondes thermiques ne sont pas conçues pour être insérées dans les denrées congelées. Il convient donc de faire un trou dans le produit dans lequel la sonde sera insérée. À cette fin, on utilisera un instrument de pénétration préalablement refroidi, c'est-à-dire un instrument métallique effilé tel qu'un pic à glace, une perceuse à main ou une tarière. Le trou doit être d'un diamètre tel que la sonde soit étroitement enserrée. La profondeur à laquelle la sonde sera insérée dépendra du type de produit :

- i) Lorsque les dimensions du produit le permettent, il convient d'insérer la sonde à une profondeur de 2,5 cm à partir de la surface du produit;

- ii) Lorsque l'opération visée ci-dessus n'est pas possible en raison de la dimension du produit, la sonde devrait être insérée à partir de la surface à une profondeur équivalant au minimum à trois ou quatre fois son diamètre;
- iii) Lorsqu'il n'est pas possible ou pratique de faire un trou dans certaines denrées en raison de leur dimension ou de leur composition (par exemple dans le cas de légumes coupés en dés), il conviendrait de déterminer la température intérieure du colis en insérant au centre de celui-ci une sonde à tige effilée afin de mesurer la température au contact de la marchandise.

Après avoir inséré la sonde, il conviendrait de relever la température lorsqu'elle a atteint une valeur stable.

D. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES POUR LE SYSTÈME DE MESURE

14. Le système de mesure (sondes et relevés) utilisé pour déterminer la température doit répondre aux spécifications suivantes :

- i) Le temps de réponse devrait être équivalent à 90 % de l'écart entre le premier et le dernier relevé dans un intervalle de trois minutes;
- ii) * Le système devrait avoir une précision de $\pm 0,5$ °C dans la gamme de mesure située entre - 20 °C et + 30 °C;
- iii) * la précision de la mesure ne doit pas varier de plus de 0,3 °C durant l'opération dans l'intervalle de température ambiante compris entre - 20 °C et + 30 °C;
- iv) La résolution de l'appareil doit être de 0,1 °C;
- v) * La précision du système doit être contrôlée à intervalles réguliers;
- vi) Le système doit être accompagné d'un certificat d'étalonnage valide provenant d'une institution agréée;
- vii) Les éléments électriques du système devraient être protégés contre la condensation due à l'humidité;
- viii) Le système devrait être robuste et résister aux chocs.

E. TOLÉRANCES AUTORISÉES POUR LA MESURE DE LA TEMPÉRATURE

15. Certaines tolérances devraient être appliquées pour l'interprétation des mesures de température :

* La procédure à suivre sera définie.

- i) **Opérations** – Dans le cas de denrées congelées et surgelées, une brève remontée de température pouvant aller jusqu'à 3 °C, qui est tolérée aux termes de l'annexe 2, est permise pour la température superficielle des denrées;
- ii) **Méthodologie** – Une mesure non destructive peut donner lieu à un écart de 2 °C au maximum entre la température relevée et la température véritable du produit, compte tenu en particulier de l'épaisseur du carton de l'emballage. Cette tolérance ne s'applique pas aux mesures destructives.

Observations concernant l'appendice 2 de l'annexe 2 :

Mesure de la température des produits

1. L'enregistrement de la température de l'air n'indique pas la température des produits. Cependant, il donne la fourchette des températures de l'air au cours du transport, ce qui devrait indiquer si les produits sont restés à la bonne température. La vérification de la température des produits n'est nécessaire que si les enregistrements indiquent des irrégularités et cette vérification devrait être réalisée à la fin du transport ou dans des conditions contrôlées. Pour faciliter le contrôle, il faudrait d'abord procéder à une mesure non destructive de la température des produits (entre les caisses ou dans les produits) avant de procéder éventuellement à une mesure destructive. Il faudrait déterminer les endroits du chargement dont la température est la plus élevée, de façon à effectuer des mesures sur un nombre aussi peu élevé que possible d'échantillons.

Mesures non destructives

2. Une mesure de la température des produits peut être obtenue de façon relativement rapide si l'on place un capteur plat entre les caisses ou les cartons de denrées alimentaires. Cela revêt une importance particulière pour la mesure des températures de denrées alimentaires congelées, étant donné que les essais destructifs prennent beaucoup de temps. Même s'il y a un bon contact thermique, l'écart entre la température mesurée et la température réelle des denrées peut atteindre jusqu'à 2 °C. Si les mesures sont effectuées entre les parois épaisses de caisses extérieures contenant des denrées alimentaires, l'écart peut être plus élevé. Si les mesures doivent être effectuées alors que le véhicule est encore chargé, la mesure de la température des échantillons doit se faire à l'arrière des véhicules. Les figures 2 et 3 montrent le choix de positions stipulées dans la directive 92/2/CEE. Lorsque les mesures sont effectuées, les portes doivent être ouvertes aussi peu que possible. Si les températures dépassent de plus de 2 °C celles indiquées dans les annexes 2 ou 3, soit une méthode destructive est utilisée, soit une caisse extérieure est ouverte soigneusement pour permettre une mesure entre les colis à l'intérieur de la caisse. Il faut veiller à ne pas endommager les cartons intérieurs; après la mesure, ces derniers doivent être refermés hermétiquement et il est nécessaire d'y apposer une marque indiquant qu'un contrôle officiel a eu lieu.

3. Lorsque cela est possible, les mesures doivent être effectuées pendant le déchargement, pour qu'elles puissent avoir lieu dans l'entrepôt. Les caisses doivent être identifiées et marquées au cours du déchargement. Le choix des échantillons est quelque peu arbitraire, étant donné que la distribution des températures peut varier en fonction de la conception du véhicule et même d'un transport à un autre; ce choix doit être laissé à la discrétion de la personne chargée du contrôle. Les figures 4 et 5 indiquent les positions prévues dans la directive 92/2/CEE, respectivement, au moins quatre échantillons devant être prélevés.

Mesures destructives de la température des produits

Aliments réfrigérés

4. Si une mesure destructive de la température doit être effectuée, elle porte normalement sur un échantillon prélevé aux mêmes endroits que pour les mesures non destructives. La température est mesurée après l'insertion d'un capteur préalablement refroidi, qui est logé dans une tige rigide et effilée (sonde), au centre des aliments; il convient d'attendre que la température indiquée se stabilise. Après chaque utilisation, il convient de nettoyer et de refroidir la sonde avant d'autres mesures.

Aliments congelés

5. Les sondes de mesure de la température ne sont généralement pas conçues de façon à pouvoir pénétrer dans un produit congelé; en conséquence, il est nécessaire de faire un trou dans le produit pour permettre l'insertion de la sonde. Comme cette opération prend du temps, elle doit être effectuée dans un milieu réfrigéré et ne porter que sur le nombre minimum d'échantillons qui découle du processus sélectif de contrôle et de mesure non destructive.

6. Tant l'instrument utilisé pour faire le trou (pic à glace, foreuse ou tarière) que le capteur doivent être refroidis préalablement de façon à ce que leur température soit aussi proche que possible de la température estimée du produit. Le trou doit être d'un diamètre tel que la sonde soit étroitement enserrée. La profondeur à laquelle la sonde est insérée dépend du type de produit :

Lorsque les dimensions du produit le permettent, il convient d'insérer la sonde à une profondeur de 2,5 cm à partir de la surface du produit;

Lorsque cela n'est pas possible en raison des dimensions du produit, la sonde doit être insérée à partir de la surface à une profondeur équivalente au minimum à trois ou quatre fois son diamètre.

Il n'est pas possible de faire un trou dans certaines denrées en raison de leurs dimensions ou de leur composition, par exemple dans le cas de légumes coupés en dés. Dans ce cas, il convient de déterminer la température intérieure du colis en insérant au centre de celui-ci une sonde à tige effilée afin de mesurer la température au contact de la marchandise.

(Voir TRANS/WP.11/R.21)

MESURE DE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR DANS LE VÉHICULE DE TRANSPORT

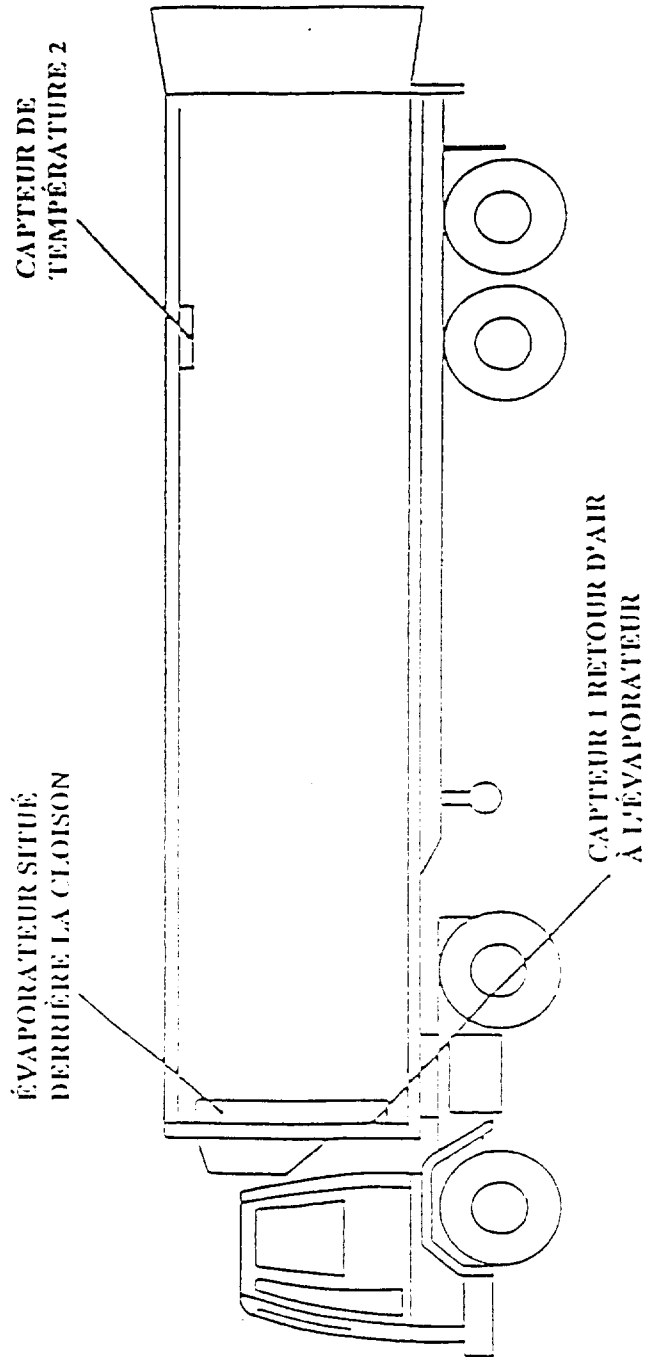


FIGURE 1

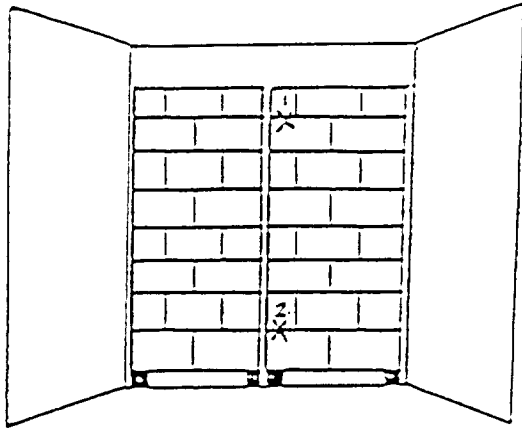


FIGURE 2

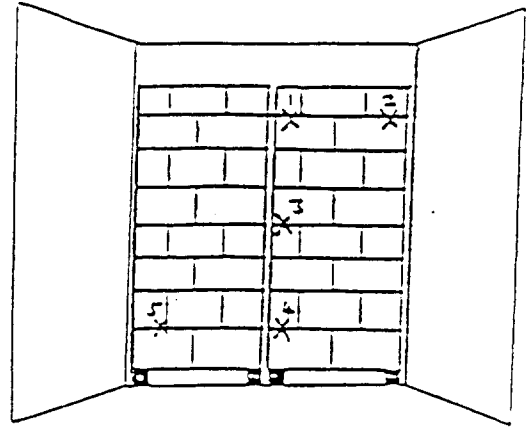


FIGURE 3

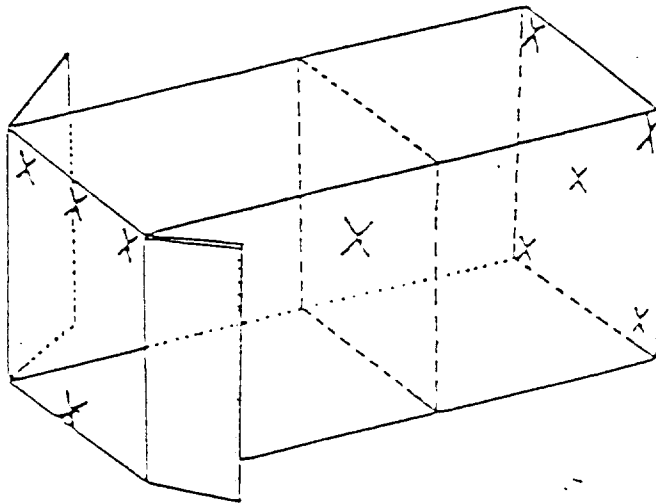


FIGURE 4

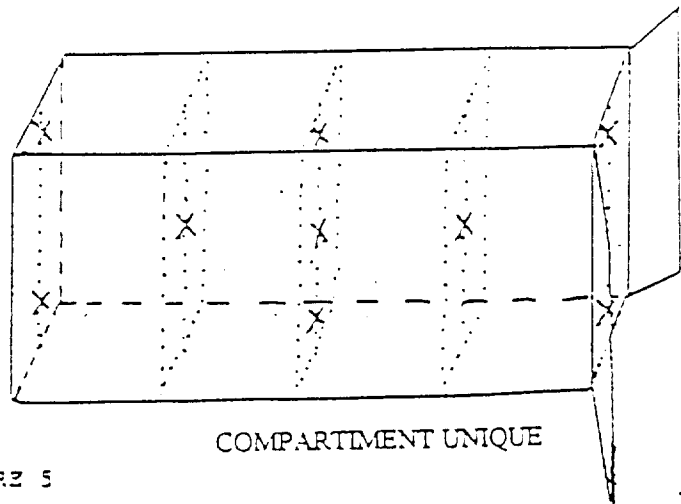


FIGURE 5

COMPARTIMENT UNIQUE

Annexe 3**CONDITIONS DE TEMPÉRATURE POUR LE TRANSPORT DE CERTAINES
DENRÉES QUI NE SONT NI SURGELÉES NI CONGELÉES**

Pendant le transport, les températures des denrées en cause ne doivent pas être plus élevées que celles indiquées ci-dessous :

Abats rouges	+ 3 °C³
Beurre	+ 6 °C
Gibier	+ 4 °C
Lait en citerne (cru ou pasteurisé) destiné à la consommation immédiate	+ 4 °C³
Lait industriel	+ 6 °C³
Produits laitiers (yaourts, kéfirs, crème et fromage frais)	+ 4 °C^{3 4}
Poisson, mollusques et crustacés¹	doivent toujours être emballés dans de la glace fondante
Produits préparés à base de viande²	+ 6 °C
Viande (abats rouges exceptés)	+ 7 °C
Volailles et lapins	+ 4 °C

[S'il convient toutefois de vérifier la température des denrées, cette opération sera effectuée conformément à la procédure énoncée à l'appendice 2 de l'annexe 2 du présent Accord.]*

¹ Autre que le poisson fumé, séché ou salé ou vivant, les mollusques vivants et les crustacés vivants.

² À l'exclusion des produits stabilisés par salaison, fumage, séchage ou stérilisation.

³ En principe, la durée des transports ne doit pas excéder 48 heures.

⁴ 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 production et qui ont une durée de conservation limitée.

* Cet amendement entre crochets est entré en vigueur le 14 novembre 1996; il est relatif au projet de l'annexe 3 (voir C.N. 156.1996.TREATIES-2).