


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail du transport des denrées périssables**

## Soixante-septième session

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

tenue à Genève du 25 au 28 octobre 2011

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	3	4
III. Activités d'organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	4–7	4
A. Comité des transports intérieurs (CTI) .....	4	4
B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7).....	7	4
IV. Activités d'autres organisations internationales s'occupant de questions intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour) .....	8–13	5
A. Institut international du froid (IIF).....	8	5
B. Transfrigoroute International (TI).....	9-11	5
C. Comité européen de normalisation (CEN).....	12-13	5
V. État et mise en œuvre de l'Accord ATP (point 4 de l'ordre du jour) .....	14-20	5
A. État de l'Accord.....	14	6
B. État des amendements.....	15-16	6
C. Stations d'essai officiellement désignées par l'autorité compétent des pays parties à l'ATP .....	17	6

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
D. Échange d'informations entre les Parties en vertu de l'article 6 de l'ATP .....	18-20	6
VI. Propositions d'amendements à l'ATP (point 5 de l'ordre du jour) .....	21-45	7
A. Propositions en suspens .....	21-34	7
1. Trajet maritime et transport par voies de navigation intérieure.....	21-22	7
2. Réorganisation de l'appendice 1 de l'annexe 1 .....	23	7
3. Modifications acceptables des engins isothermes .....	24	7
4. Coefficient K des engins en service .....	25-28	8
5. Essais de renouvellement à six et neuf ans des engins non autonomes ..	29	8
6. Véhicules à compartiments et températures multiples .....	30-34	8
B. Nouvelles propositions .....	35-45	9
1. Rectification de l'Accord .....	35	9
2. Attestation de conformité ATP pour les petits conteneurs .....	36-37	9
3. Mesure de la surface externe des fourgons.....	38	9
4. Mesure de la puissance frigorifique des systèmes utilisant les gaz liquéfiés .....	39	9
5. Rectification du modèle d'attestation de conformité.....	40	10
6. Installation d'appareils de mesure et d'enregistrement de la température .....	41-42	10
7. Regroupement des annexes 2 et 3 .....	43-45	10
VII. Manuel ATP (point 6 de l'ordre du jour) .....	46-48	10
1. Rectification du modèle d'attestation de conformité.....	47	10
2. Installation d'appareils de mesure et d'enregistrement de la température .....	48	11
VIII. Portée de l'ATP (point 7 de l'ordre du jour).....	49-50	11
IX. Étiquetage énergétique, fluides frigorigènes et agents d'expansion (point 8 de l'ordre du jour).....	51-53	11
X. Programme de travail et évaluation bisannuelle (point 9 de l'ordre du jour).....	54-55	11
XI. Élection du Bureau (point 10 de l'ordre du jour) .....	56-57	12
XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	58-63	12
A. Dates de la soixante-huitième session.....	63	12
XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	64	12

## Annexes

I.	Propositions d'amendements à l'ATP adoptées à la soixante-septième session .....	13
II.	Rectification de l'ATP .....	19
III.	Rectification du Manuel ATP.....	20
IV.	Programme de travail pour 2012-2013.....	21
V.	Evaluation bisannuelle pour 2012-2013.....	23

## **I. Participation**

1. Le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a tenu sa soixante-septième session du 25 au 28 octobre 2011, sous la présidence de M. T. Nobre (Portugal) et la vice-présidence de M. G. Panozzo (Italie).

2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suède. Une organisation intergouvernementale, à savoir l'Institut international du froid (IIF), et trois organisations non gouvernementales, à savoir le Comité européen de normalisation (CEN), l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International (TI), étaient aussi représentées.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/223  
ECE/TRANS/WP.11/223/Add.1  
Document informel INF.10

3. L'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.11/223 et Add.1) a été adopté tel qu'amendé par le document INF.10, lequel vise précisément à ce que les documents INF.1 à INF.10 y soient cités.

## **III. Activités d'organes de la CEE présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)**

### **A. Comité des transports intérieurs (CTI)**

*Document:* ECE/TRANS/221

4. Le WP.11 a pris note des résultats de la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs, notamment qu'elle avait adopté son rapport sur sa soixante-sixième session et qu'elle avait approuvé le mandat et le Règlement intérieur qu'il avait lui-même adoptés.

5. Le WP.11 a été informé que la CEE avait répondu à l'appel du Secrétaire général de l'ONU en faveur de réductions budgétaires en 2011, en décidant de la suppression de sept postes.

6. Il a été décidé que le Comité exécutif de la CEE reviendrait sur la réforme de 2005 et examinerait l'ordre de priorité, le bien-fondé et la valeur ajoutée de toutes les activités déployées par la CEE, y inclus le transport des denrées périssables. Cet examen se fera en étroite collaboration avec le secrétariat et le Président du WP.11.

### **B. Groupe de travail des normes de qualité des produits agricoles (WP.7)**

7. Le WP.11 a été informé des travaux menés récemment par le WP.7 pour élaborer des normes de qualité commerciale pour les produits agricoles. Pour plus de

renseignements, prière de se reporter à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trade/agr/welcome.html>.

#### **IV. Activités d'autres organisations internationales s'occupant de questions intéressant le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Institut international du froid (IIF)**

*Document:* Document informel INF.4 (IIF)

8. Le WP.11 a été informé des résultats de la réunion que la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF a tenue à Bordeaux les 12 et 13 mai 2011 et de la tenue du vingt-troisième Congrès international du froid («Le froid pour le développement durable»), à Prague, du 21 au 26 août 2011.

##### **B. Transfrigoroute International**

9. Le représentant de Transfrigoroute International, M. P. Grosskopf, a informé le WP.11 que son organisation avait tenu sa réunion générale annuelle à Valence (Espagne), les 29 et 30 septembre 2011.

10. M. Grosskopf a annoncé qu'il allait quitter ses fonctions de représentant de Transfrigoroute International auprès du WP.11 et qu'il serait remplacé par M. J.-M. Bonnal. Le WP.11 a remercié M. Grosskopf de sa longue et exceptionnelle contribution à ses travaux.

11. Le représentant de Transfrigoroute International a exprimé son intérêt de travailler à une modernisation de l'ATP permettant une harmonisation dans son application.

##### **C. Comité européen de normalisation (CEN)**

*Document:* Document informel INF.6 (secrétariat)

12. Les représentants du CEN et de l'Allemagne ont informé le WP.11 de l'élaboration d'un projet de norme sur les méthodes d'essai concernant les équipements de refroidissement des moyens de transport isotherme par le groupe de travail CEN/TC 113/WG 13 et des activités du comité de projet CEN/TC 413 sur les méthodes d'essai et les dispositions relatives aux moyens de transport isotherme. Les présentations peuvent être trouvées au site web de la Division des transports au lien suivant: [http://www.unece.org/trans/main/wp11/wp11inf\\_67.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/wp11inf_67.html). Un certain nombre de pays se sont interrogés sur le bien-fondé de cette norme, craignant qu'elle n'entre en contradiction avec l'ATP au cas où elle porterait sur les mêmes questions. Plusieurs délégations ont souligné que le WP.11 devrait participer aux travaux d'élaboration de cette norme.

13. La sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF a été priée de vérifier que les normes citées dans l'ATP renvoyaient effectivement aux dernières versions de celles-ci et de présenter, le cas échéant, une proposition d'amendement officielle à la prochaine session du WP.11.

## **V. État et mise en œuvre de l'Accord ATP (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. État de l'Accord**

14. Le nombre de Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) (45) n'a pas évolué depuis la soixante-sixième session, en 2010.

### **B. État des amendements**

15. Le WP.11 a été informé que les propositions d'amendement de l'ATP adoptées à sa soixante-sixième session, en 2010 (ECE/TRANS/WP.11/222, annexe I), avaient été notifiées aux Parties contractantes à l'ATP par la Section des traités de l'ONU, le 11 février 2011 (C.N.67.2011.TREATIES-1).

16. Le 26 juillet 2011, le Gouvernement allemand, conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 2) de l'article 18 de l'ATP, a fait savoir au Secrétaire général qu'il avait l'intention d'accepter les propositions, mais que les conditions nécessaires à cette acceptation n'étaient pas encore remplies (C.N.493.2011.TREATIES-2). Par conséquent, les amendements ne seront considérés comme acceptés que si, avant l'expiration d'un délai de neuf mois courant à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la notification initiale (c'est-à-dire avant le 11 mai 2012), le Gouvernement allemand ne présente pas d'objection aux amendements proposés.

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

17. La liste à jour des autorités compétentes et des stations d'essai peut être consultée à l'adresse Web suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp11/teststations.pdf>. Le WP.11 a remercié les pays qui ont communiqué des renseignements révisés comme le leur avait demandé le secrétariat, et il a prié toutes les Parties contractantes de communiquer les coordonnées de leur autorité compétente si elles ne figuraient pas encore dans la liste. La France a rappelé la nécessité de connaître au moins un contact et une autorité compétente par pays pour faciliter l'application de l'accord.

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

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/6 (secrétariat)

18. Le WP.11 a remercié les pays qui ont répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP en 2010: Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie et Suède. La France a rappelé que la transmission des données est une obligation et demande à ce que chaque pays les communique au secrétariat.

19. Le WP.11 a décidé que le secrétariat devrait en outre demander aux pays quelles mesures ils prennent actuellement pour assurer le respect des dispositions de l'Accord et s'ils procèdent à des contrôles routiers.

20. Le WP.11 a prié Transfrigoroute International d'élaborer une proposition pour le lancement de travaux visant à harmoniser les modalités de la délivrance des certificats ATP, qui sont très variables d'un pays à l'autre.

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

### **A. Propositions en suspens**

#### **1. Trajet maritime et transport par voies de navigation intérieure**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/2 (Finlande)  
Document informel INF.12 (Espagne)

21. Un certain nombre de pays ont souligné que les propositions ne contenaient toujours pas d'éléments de preuve, par exemple des données de contrôle de la part des autorités compétentes. La proposition d'article 3 a obtenu 9 voix pour (Allemagne, Belgique, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Royaume-Uni et Suède) et 3 voix contre (Danemark, États-Unis d'Amérique et Pays-Bas). La première proposition d'article 5 a obtenu 1 voix pour (Finlande) et 7 voix contre (Belgique, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Pays-Bas, Portugal et Suède). La seconde proposition d'article 5 a obtenu 1 voix pour (Finlande) et 8 voix contre (Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Lettonie, Pays-Bas et Portugal).

22. Le WP.11 a recommandé que la Finlande limite dorénavant ses propositions à l'article 3, dans la mesure du possible. La Finlande a dit qu'en raison des objections exprimées, elle n'avait pas l'intention de continuer à mener les travaux relatifs aux trajets maritimes et par les voies de navigation intérieure.

#### **2. Réorganisation de l'appendice 1 de l'annexe 1**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2010/7 (Pays-Bas)  
Document informel INF.8 (Pays-Bas)

23. Le WP.11 a remercié le représentant des Pays-Bas de son travail sur cette question et il a confirmé qu'il était favorable aux orientations générales et à l'esprit de la proposition. Le WP.11 a chargé un groupe de travail informel composé de plusieurs pays et organisations (France, Danemark, Pays-Bas, Transfrigoroute International et CLCCR) d'affiner la proposition et de soumettre un document officiel à la prochaine session.

#### **3. Modifications acceptables des engins isothermes**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/5 (France)  
ECE/TRANS/WP.11/2011/8 (Allemagne)

24. Plusieurs pays ont estimé que l'Accord ATP permettait déjà une certaine souplesse en ce qui concerne les équipements intérieurs des engins isothermes et ont attiré l'attention sur les observations figurant dans le Manuel ATP. Transfrigoroute International a été priée de trouver un compromis entre les deux propositions et de le soumettre aux fins d'examen à la prochaine réunion de la sous-commission du transport réfrigéré de l'IIF. La proposition de la France a obtenu 6 voix pour (Belgique, États-Unis d'Amérique, France, Italie, Pologne et Royaume-Uni) et 4 voix contre (Danemark, Espagne, Pays-Bas et Portugal). La proposition de l'Allemagne a obtenu 4 voix pour (Allemagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie et Pologne) et 6 voix contre (Danemark, Espagne, Italie, Pays-Bas, Portugal et Suède).

#### 4. Coefficient K des engins en service

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/9 (Allemagne)  
Document informel INF.9 (Suède)

25. Plusieurs délégations se sont inquiétées des conséquences qu'aurait pour l'environnement le relèvement du coefficient K des engins en service.

26. L'Allemagne a décidé d'établir une version révisée de sa proposition pendant la session, qui tiendrait compte des observations faites, par exemple d'évaluer la valeur de K au bout de douze ans de service.

27. Le projet de texte révisé dans lequel il était proposé des valeurs K plus élevées pour les essais de renouvellement à 6 et 9 ans et des valeurs K plus basses pour les essais à 12 ans a été rejeté. La proposition a obtenu 2 voix pour (Allemagne et Espagne) et 7 voix contre (Belgique, Danemark, France, Italie, Pologne, Portugal et Royaume-Uni).

28. Certains pays ont déclaré leur opposition à l'abaissement des valeurs de K proposé pour les essais de renouvellement à 12 ans et d'autres n'étaient pas d'accord avec les valeurs proposées pour les essais de renouvellement à 6 et à 9 ans. Ils se sont appuyés sur des raisons environnementales et ont déclaré que les valeurs de K proposées ne permettraient pas aux équipements d'atteindre la température de classe pour lesquelles ils ont été initialement certifiés.

#### 5. Essais de renouvellement à six et neuf ans des engins non autonomes

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/16 (France)

29. Le représentant des Pays-Bas a déclaré que les observations qu'il avait faites sur une proposition analogue en 2010 n'avaient pas été prises en considération. Le représentant de la France a souligné que la procédure proposée se déroulait très bien en France et qu'il présenterait une version révisée de la proposition à la prochaine session. Cette proposition a recueilli 10 voix pour (Allemagne, Espagne, États-Unis d'Amérique, France, Italie, Lettonie, Pologne, Portugal, République tchèque et Suède) et 1 voix contre (Pays-Bas).

#### 6. Véhicules à compartiments et températures multiples

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/10 (Allemagne)  
Document informel INF.13

30. Cette nouvelle proposition a rallié de nombreux suffrages mais, plusieurs points, à savoir les marquages, l'établissement d'un modèle de procès-verbal d'essai, la place du nouveau texte dans l'appendice 2 de l'annexe 1 ainsi que la périodicité des essais ont suscité des préoccupations; il a été décidé que ces points pourraient être examinés ultérieurement. Le vote de la proposition a donné les résultats suivants: 13 voix pour (Allemagne, Belgique, Danemark, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Suède), 1 voix contre (Espagne) et 1 abstention (Pays-Bas).

31. Le représentant de l'Espagne a expliqué qu'il ne pouvait accepter que les véhicules à compartiments et températures multiples en service soient visés par la proposition. Le WP.11 a décidé d'élaborer une mesure transitoire, pendant la session, pour tenir compte des préoccupations de l'Espagne.

32. Le WP.11 a adopté la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.11/2011/10, à laquelle a été ajouté le texte ci-dessous (voir annexe I):

«8.3.8 Les dispositions de la présente section 8 ne s'appliquent pas aux engins en service avant l'entrée en vigueur de la présente section 8 et ayant passé des essais

équivalents en tant qu'engin multi-température. Les équipements multi-températures produits avant la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions peuvent être exploités pour le transport international mais leur transfert d'un pays à un autre n'est possible qu'avec l'accord des autorités compétentes des pays concernés.»

33. La proposition a obtenu 13 voix pour (Allemagne, Belgique, Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Suède) et aucune voix contre.

34. Le représentant de Transfrigoroute International a fait référence à un outil de calcul du dimensionnement des équipements à multi-températures mais a dit qu'un financement était nécessaire pour la poursuite de son développement.

## **B. Nouvelles propositions**

### **1. Rectification de l'Accord**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/4 (Slovaquie)  
ECE/TRANS/WP.11/2011/13 (Secrétariat)

35. Le WP.11 a adopté la proposition d'amendement de l'article 2 de l'ATP, qui vise à remplacer le renvoi au paragraphe 4 par un renvoi au paragraphe 3 (voir annexe II). L'erreur est survenue lors de l'adoption du texte révisé de l'annexe 1 de l'ATP qui est entré en vigueur le 2 janvier 2011. Le WP.11 a demandé au secrétariat de soumettre la correction à la Section des traités de l'ONU en vertu de la procédure accélérée des quatre-vingt-dix jours (voir annexe II).

### **2. Attestation de conformité ATP pour les petits conteneurs**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/7 (France)  
ECE/TRANS/WP.11/2011/14 (Allemagne)

36. Le WP.11 a décidé d'examiner pendant la session une version révisée qui regroupe les deux propositions et qui englobe la note de bas de page proposée pour l'attestation de conformité. Le WP.11 s'est demandé si cette proposition devrait aussi mentionner la plaque ATP.

37. Le texte tel que révisé a été adopté (voir l'annexe I). Treize pays ont voté pour (Allemagne, Belgique, Espagne, États-Unis d'Amérique, Finlande, France, Italie, Lettonie, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni et Suède) et aucun n'a voté contre. Une délégation a appelé l'attention sur le fait que l'amendement pourrait donner lieu à d'autres amendements et qu'il se rapportait uniquement à l'attestation initiale.

### **3. Mesure de la surface externe des fourgons**

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/12 (Royaume-Uni)

38. Le Royaume-Uni a décidé de soumettre une version révisée de sa proposition à la prochaine session, qui contiendrait les observations des Pays-Bas et éventuellement les résultats de travaux actuellement en cours au CEN.

### **4. Mesure de la puissance frigorifique des systèmes utilisant les gaz liquéfiés**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/15 (France)  
Document informel INF.3 (Pays-Bas)

39. Les systèmes de réfrigération fonctionnant aux gaz liquéfiés sont de plus en plus utilisés en partie parce qu'ils sont moins polluants et plus silencieux. Le WP.11 a décidé

qu'un texte incorporant les deux propositions devrait être établi. Le représentant de Transfrigoroute International a exprimé son intérêt de participer aux travaux sur ce sujet.

#### **5. Rectification du modèle d'attestation de conformité**

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/11 (Portugal)

40. Le WP.11 a adopté la correction proposée au modèle d'attestation de conformité (annexe 1, appendice 3) et a demandé au secrétariat de soumettre la correction à la Section des traités de l'ONU en vertu de la procédure accélérée des quatre-vingt-dix jours (voir annexe II).

#### **6. Installation d'appareils de mesure et d'enregistrement de la température**

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/18 (Fédération de Russie)

41. Un certain nombre de représentants ont estimé que la proposition était trop détaillée pour pouvoir être insérée dans l'ATP. Certains représentants ont fait remarquer que s'ils étaient installés aux emplacements proposés, les capteurs risquaient d'être endommagés. La proposition a obtenu 1 voix pour (Fédération de Russie) et 3 voix contre (Allemagne, France et Suède).

42. Il a été proposé que la Fédération de Russie divise la proposition en deux parties, une à inclure dans l'ATP et l'autre à inclure dans le Manuel ATP et que deux documents officiels soient soumis à la prochaine session prenant en compte les observations faites.

#### **7. Regroupement des annexes 2 et 3**

*Document:* Document informel INF.1 (Fédération de Russie)

43. Le WP.11 a pris note de la proposition visant une petite modification de l'article 3 de l'ATP, et à regrouper les dispositions des annexes 2 et 3. Il a prié la Fédération de Russie de soumettre un document officiel sur cette question à sa prochaine session, pendant laquelle le WP.11 étudierait la proposition plus en détail.

44. La Fédération de Russie a annoncé son intention de soumettre un document informel sur la définition des «denrées périssables» à la prochaine session. Elle a indiqué que cette question avait aussi de l'importance pour d'autres pays de la Communauté des États indépendants (CEI) qui étaient Parties contractantes à l'ATP.

45. Le WP.11 a prié le secrétariat d'envoyer les projets d'amendement qu'il avait adoptés (annexe I du présent rapport) à la Section des traités de l'ONU, aux fins de notification officielle aux Parties contractantes à l'ATP.

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

46. Le WP.11 a été informé que la dernière version du Manuel ATP était affichée, en anglais, en français et en russe, sur le site Web de la Division des transports, à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp\\_handbook.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/atp_handbook.html).

#### **1. Rectification du modèle d'attestation de conformité**

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/11 (Portugal)

47. Le WP.11 a adopté la proposition de correction du modèle d'attestation de conformité figurant dans le Manuel ATP et demandé au secrétariat d'apporter les corrections nécessaires sur le site Web (voir annexe III).

## 2. Installation d'appareils de mesure et d'enregistrement de la température

*Document:* ECE/TRANS/WP.11/2011/18 (Fédération de Russie)

48. Le WP.11 a prié la Fédération de Russie de soumettre une version révisée de sa proposition à la prochaine session, qui tienne compte des observations formulées.

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

*Document:* Document informel INF.2 (Fédération de Russie)

49. Plusieurs délégations ont réitéré leur opposition à l'idée d'étendre la portée de l'ATP aux fruits et légumes en faisant valoir que, bien que la qualité soit mentionné dans le préambule de l'Accord, ledit Accord porte sur la sûreté des denrées alimentaires et non pas sur leur qualité. Il est facile de reconnaître des fruits et des légumes qui sont en train de se gâter alors que ce n'est pas le cas pour d'autres denrées alimentaires périssables.

50. Le WP.11 a laissé le choix à la Fédération de Russie de soumettre ou pas un document officiel sur cette question à la prochaine session.

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

*Document:* Document informel INF.7 (secrétariat)

51. Le WP.11 a examiné la possibilité de mettre au point un programme de travail se rapportant à l'environnement. Le représentant de la France a fait un exposé sur les défis environnementaux que pose le transport de denrées réfrigérées. La présentation peut être trouvée sur le site web de la Division des transports sur le lien suivant: [http://www.unece.org/trans/main/wp11/wp11inf\\_67.html](http://www.unece.org/trans/main/wp11/wp11inf_67.html).

52. Le représentant de Transfrigoroute International a informé le WP.11 que son organisation travaillait actuellement sur un logiciel pour calculer la consommation d'énergie et a invité le WP.11 à coopérer avec elle sur les questions environnementales.

53. Le WP.11 a mis sur pied, avec le concours du secrétariat, un groupe de travail informel composé de représentants de l'Allemagne, de l'Espagne, des États-Unis, de la France, du Portugal, de l'Institut international du froid, de Transfrigoroute International, qui sera chargé de lui soumettre des propositions relatives à la mise au point d'un programme de travail se rapportant à l'environnement. Dans un premier temps, les membres de ce groupe communiqueront par courrier électronique.

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

*Documents:* ECE/TRANS/WP.11/2011/1 (secrétariat)  
ECE/TRANS/WP.11/2011/3 (secrétariat)  
ECE/TRANS/WP.11/2011/17 (secrétariat)

54. Le WP.11 a adopté son programme de travail pour 2012-2013 moyennant la rectification suivante: remplacer «révision des articles 2 et 5 de l'ATP» par «révision des articles 3 et 5 de l'ATP» (voir l'annexe IV). Le WP.11 a en outre adopté l'évaluation bisannuelle de ses travaux pour 2012-2013 et a relevé l'objectif fixé pour le nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP de 14 à 20 (voir l'annexe V).

55. Le WP.11 a pris note des Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE-ONU. Sachant que le Comité des transports intérieurs avait approuvé le mandat et le Règlement intérieur du WP.11 à sa soixante-treizième session en 2011 (ECE/TRANS/221, par. 93), le WP.11 a proposé que le Comité proroge son mandat et son statut pour un nouveau cycle de cinq ans.

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

56. M. Panozzo, représentant de l'Italie et Vice-Président du WP.11, a annoncé qu'il ne participerait pas aux travaux du Groupe dans le futur. Le WP.11 l'a remercié pour sa contribution technique aux travaux menés au sein du Groupe et dans le domaine de la réfrigération en général.

57. Le WP.11 a élu M. Telmo Nobre (Portugal) Président et MM. Éric Devin (France) et Kees de Putter (Pays-Bas) Vice-Présidents pour sa soixante-huitième session, qui se tiendra en 2012.

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

*Document:* Document informel INF.5

58. Le WP.11 a pris note d'une proposition concernant la nécessité de certifier et d'étalonner les instruments de mesure utilisés dans les stations d'essai ATP. Il a suggéré que les prochaines communications de ce type soient adressées en premier lieu à l'autorité compétente du pays concerné et a estimé que la proposition ne répondait pas aux exigences de l'ATP.

59. Le Portugal a proposé de soumettre un document sur l'accréditation des stations d'essai conformément à la norme ISO 17025. La France a proposé de présenter pour la prochaine session un document sur les incertitudes de mesure dans l'ATP.

60. Le WP.11 a pris note d'un projet de document concernant des procédures proposées pour la communication des accords multilatéraux conclus conformément à l'article 7 de l'ATP, fondées sur les procédures appliquées dans le cadre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

61. Il a été demandé au secrétariat de placer sur le site Web de la Division des transports les exposés présentés durant la session et tous les documents informels mentionnés dans le rapport.

62. La France a annoncé que la deuxième Conférence de l'IIF sur la chaîne du froid et le développement durable se tiendrait à Paris les 3 et 4 avril 2013.

### **A. Dates de la soixante-huitième session**

63. Le WP.11 a été informé que les dates du 22 au 25 octobre 2012 avaient été retenues pour sa soixante-huitième session. La date limite pour la soumission de documents est fixée au 20 juillet 2012.

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

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

## Annexe I

### Propositions d'amendements à l'ATP adoptées à la soixante-septième session

#### 1. Annexe 1, Appendice 2

Ajouter une nouvelle section 8 pour lire comme suit:

#### « 8. PROCÉDURE DE MESURE DE LA PUISSANCE DES GROUPES FRIGORIFIQUES MULTI-TEMPÉRATURES MÉCANIQUES ET DE DIMENSIONNEMENT DES ENJNS À COMPARTIMENTS MULTIPLES

##### 8.1 Définitions

a) Engin à compartiments multiples: engin comportant deux compartiments isothermes ou plus dont les températures sont différentes;

b) Groupe frigorifique multi-températures: unité de réfrigération mécanique comportant un compresseur et un dispositif d'aspiration commun, un condensateur et deux évaporateurs ou plus pour la régulation de la température dans les différents compartiments d'un engin à compartiments multiples;

c) Unité de condensation: groupe frigorifique équipé ou non d'un évaporateur intégral;

d) Compartiment non conditionné: compartiment non pourvu d'évaporateur, ou pour lequel l'évaporateur a été mis hors service pour les besoins des calculs de dimensionnement ou d'une certification;

e) Fonctionnement en mode multi-températures: fonctionnement d'un groupe frigorifique à multi-températures comportant deux évaporateurs ou plus fonctionnant à des températures différentes dans un engin à compartiments multiples;

f) Puissance frigorifique nominale: puissance frigorifique maximale du groupe frigorifique en mode de fonctionnement mono-température avec deux ou trois évaporateurs fonctionnant simultanément à la même température;

g) Puissance frigorifique individuelle ( $P_{\text{ind-évap}}$ ): puissance frigorifique maximale de chaque évaporateur lorsqu'il fonctionne seul avec l'unité de condensation;

h) Puissance frigorifique utile ( $P_{\text{utile évap congél}}$ ): puissance frigorifique disponible pour l'évaporateur à la température la plus basse lorsque deux évaporateurs ou plus fonctionnent chacun en mode multi-températures, comme cela est prescrit au paragraphe 8.3.5.

##### 8.2 Procédure d'essai pour les groupes frigorifiques à multi-températures

###### 8.2.1 Procédure générale

La procédure d'essai doit être conforme à celle qui est présentée à la section 4 du présent appendice.

L'unité de condensation doit être éprouvée avec différents évaporateurs. Chaque évaporateur doit être essayé dans un calorimètre distinct, le cas échéant.

La puissance frigorifique nominale de l'unité de condensation en mode de fonctionnement mono-température, comme indiqué au paragraphe 8.2.2, doit être mesurée en combinaison avec deux ou trois évaporateurs, dont le plus petit et le plus grand.

La puissance frigorifique individuelle doit être mesurée pour tous les évaporateurs, chacun fonctionnant en mode mono-température avec l'unité de condensation, comme prescrit au paragraphe 8.2.3.

L'essai doit être réalisé avec deux ou trois évaporateurs, y compris le plus petit, le plus grand et, si nécessaire, un évaporateur de taille intermédiaire.

Si le groupe multi-températures peut fonctionner avec plus de deux évaporateurs:

- L'unité de condensation doit être éprouvée en combinaison avec trois évaporateurs, à savoir le plus petit, le plus grand et un intermédiaire;
- En outre, à la demande du fabricant, l'unité de condensation peut être éprouvée en combinaison avec deux évaporateurs, à savoir le plus grand et le plus petit.

L'essai est réalisé en mode autonome et en mode secteur.

#### 8.2.2 Mesure de la puissance frigorifique nominale de l'unité de condensation

La puissance frigorifique nominale de l'unité de condensation en mode de fonctionnement mono-température doit être mesurée en combinaison avec deux ou trois évaporateurs fonctionnant simultanément à la même température. L'essai doit être réalisé à -20 °C et à 0 °C.

La température de l'air à l'entrée de l'unité de condensation doit être de +30 °C.

La puissance frigorifique nominale à -10 °C doit être calculée par interpolation linéaire des puissances à -20 °C et à 0 °C.

#### 8.2.3 Mesure de la puissance frigorifique individuelle de chaque évaporateur

La puissance frigorifique individuelle de chaque évaporateur doit être mesurée lorsque l'évaporateur fonctionne seul avec l'unité de condensation. L'essai doit être réalisé à -20 °C et à 0 °C. La température de l'air à l'entrée du groupe frigorifique doit être de +30 °C.

La puissance frigorifique individuelle à -10 °C doit être calculée par interpolation linéaire des puissances à 0 °C et à -20 °C.

#### 8.2.4 Mesure de la puissance frigorifique utile restante d'un ensemble d'évaporateurs en mode de fonctionnement multi-températures, compte tenu d'une charge thermique de référence

La puissance frigorifique utile restante doit être mesurée pour chaque évaporateur testé à -20 °C, le ou les autres évaporateurs fonctionnant en régime thermostaté à 0 °C avec une charge thermique de référence correspondant à 20 % de la puissance frigorifique individuelle à -20 °C de l'évaporateur concerné. La température de l'air à l'entrée de l'unité de condensation doit être de +30 °C.

En ce qui concerne les groupes frigorifiques multi-températures comportant plus d'un compresseur, tels que les systèmes en cascade ou les systèmes équipés d'un compresseur à deux étages, avec lesquels les puissances frigorifiques peuvent être maintenues simultanément dans les compartiments de congélation et de réfrigération, la mesure de la puissance frigorifique utile doit s'effectuer en appliquant une charge thermique supplémentaire.

### 8.3 Dimensionnement et certification des engins frigorifiques à multi-températures

#### 8.3.1 Procédure générale

La demande de puissance frigorifique des engins à multi-températures doit être fondée sur celle des engins à mono-température, telle qu'elle est définie dans le présent appendice.

En ce qui concerne les engins à compartiments multiples, un coefficient K inférieur ou égal à  $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$  pour tout l'extérieur de la caisse doit être approuvé conformément aux dispositions des paragraphes 2 à 2.2 du présent appendice.

Les capacités d'isolation des panneaux extérieurs de la caisse doivent être calculées à l'aide du coefficient K de la caisse, approuvé conformément aux dispositions du présent Accord. Les capacités d'isolation des cloisons internes doivent être calculées à l'aide des coefficients K indiqués dans le tableau présenté au paragraphe 8.3.7.

Aux fins de la délivrance d'un certificat ATP:

- La puissance frigorifique nominale du groupe frigorifique multi-températures doit être au moins égale à la déperdition thermique par les cloisons internes et les panneaux extérieurs de la caisse de l'engin multipliée par 1,75, comme indiqué au paragraphe 3.2.6 du présent appendice;
- Dans chaque compartiment, la puissance frigorifique utile restante à la température la plus basse de chaque évaporateur en mode de fonctionnement à multi-températures, telle que calculée, doit être supérieure ou égale à la demande de réfrigération maximale du compartiment dans les conditions les plus défavorables, comme prescrit aux paragraphes 8.3.5 et 8.3.6, multipliée par 1,75, comme indiqué au paragraphe 3.2.6 du présent appendice.

#### 8.3.2 Conformité de la caisse dans son ensemble

Pour l'extérieur de la caisse, le coefficient K doit être inférieur ou égal à  $0,40 \text{ W/m}^2 \cdot \text{K}$ .

La surface intérieure de la caisse ne doit pas varier de plus de 20 %.

L'engin doit satisfaire à la prescription suivante:

$$P_{\text{nominale}} > 1,75 * K_{\text{caisse}} * S_{\text{caisse}} * \Delta T$$

Où:

- $P_{\text{nominale}}$  est la puissance frigorifique nominale du groupe frigorifique multi-températures;
- $K_{\text{caisse}}$  est le coefficient K de l'extérieur de la caisse;
- $S_{\text{caisse}}$  est la surface intérieure de la caisse;
- $\Delta T$  est l'écart de température entre l'extérieur et l'intérieur de la caisse.

#### 8.3.3 Mesure de la demande de réfrigération des évaporateurs réfrigération

Les cloisons internes étant placées dans des positions déterminées, la demande de réfrigération de chaque évaporateur réfrigération est calculée comme suit:

$$P_{\text{demande réfrig}} = (S_{\text{comp réfrig}} - \Sigma S_{\text{cloison}}) * K_{\text{caisse}} * \Delta T_{\text{ext}} + \Sigma (S_{\text{cloison}} * K_{\text{cloison}} * \Delta T_{\text{int}})$$

Où:

- $K_{\text{caisse}}$  est le coefficient K figurant sur un procès-verbal d'essai ATP pour l'extérieur de la caisse;
- $S_{\text{comp réfrig}}$  est la surface du compartiment de réfrigération compte tenu des positions convenues pour les cloisons;
- $S_{\text{cloison}}$  représente les surfaces des cloisons;
- $K_{\text{cloison}}$  représente les coefficients K des cloisons, indiqués dans le tableau présenté au paragraphe 8.3.7;
- $\Delta T_{\text{ext}}$  est l'écart de température entre le compartiment de réfrigération et l'extérieur de la caisse (+30 °C);
- $\Delta T_{\text{int}}$  est l'écart de température entre le compartiment de réfrigération et d'autres compartiments. Pour les compartiments non conditionnés, une température de +20 °C doit être maintenue aux fins des calculs.

#### 8.3.4 Mesure de la demande de réfrigération des compartiments de congélation

Les cloisons internes étant placées dans des positions déterminées, la demande de réfrigération de chaque compartiment de congélation est calculée comme suit:

$$P_{\text{demande congel}} = (S_{\text{comp congel}} - \sum S_{\text{cloison}}) * K_{\text{caisse}} * \Delta T_{\text{ext}} + \sum (S_{\text{cloison}} * K_{\text{cloison}} * \Delta T_{\text{int}})$$

Où:

- $K_{\text{caisse}}$  est le coefficient K figurant sur un procès-verbal d'essai ATP pour l'extérieur de la caisse;
- $S_{\text{comp congel}}$  est la surface du compartiment de congélation compte tenu des positions convenues pour les cloisons;
- $S_{\text{cloison}}$  représente les surfaces des cloisons;
- $K_{\text{cloison}}$  représente les coefficients K des cloisons, indiqués dans le tableau présenté au paragraphe 8.3.7;
- $\Delta T_{\text{ext}}$  est l'écart de température entre le compartiment de congélation et l'extérieur de la caisse (+30 °C);
- $\Delta T_{\text{int}}$  est l'écart de température entre le compartiment de congélation et d'autres compartiments. Pour les compartiments non conditionnés, une température de +20 °C doit être maintenue aux fins des calculs.

#### 8.3.5 Mesure de la puissance frigorifique utile des évaporateurs congélation

Les cloisons internes étant placées dans des positions déterminées, la puissance frigorifique utile est calculée comme suit:

$$P_{\text{utile évap congel}} = P_{\text{ind évap congel}} * [1 - \sum (P_{\text{utile évap réfrig}} / P_{\text{ind évap réfrig}})]$$

Où:

- $P_{\text{utile évap congel}}$  est la puissance frigorifique utile de l'évaporateur congélation dans une configuration donnée;
- $P_{\text{ind évap congel}}$  est la puissance frigorifique individuelle de l'évaporateur congélation à -20 °C;
- $P_{\text{utile évap réfrig}}$  est la puissance frigorifique utile de chaque évaporateur réfrigération dans la configuration donnée, définie au paragraphe 8.3.6;

- $P_{\text{ind évap réfrig}}$  est la puissance frigorifique individuelle à -20 °C pour chaque évaporateur réfrigération.

Cette méthode de calcul est approuvée uniquement pour les groupes frigorifiques à multi-températures équipés d'un seul compresseur à un étage. En ce qui concerne les groupes frigorifiques multi-températures comportant plus d'un compresseur, tels que les systèmes en cascade ou les systèmes équipés d'un compresseur à deux étages, avec lesquels les puissances frigorifiques peuvent être maintenues simultanément dans les compartiments de congélation et de réfrigération, cette méthode ne doit pas être appliquée, car elle produirait une sous-estimation des puissances frigorifiques utiles. Pour les engins de ce type, les puissances frigorifiques utiles doivent être interpolées sur la base des puissances frigorifiques utiles mesurées avec deux charges thermiques différentes fournies dans les procès-verbaux d'essai, comme prescrit au 8.2.4.

### 8.3.6 Déclaration de conformité

L'engin est déclaré conforme en mode de fonctionnement multi-températures si pour chaque position des cloisons internes et chaque distribution des températures dans les compartiments:

$$P_{\text{utile évap congél}} \geq 1,75 * P_{\text{demande congél}}$$

$$P_{\text{utile évap réfrig}} \geq 1,75 * P_{\text{demande réfrig}}$$

Où:

- $P_{\text{utile évap congél}}$  est la puissance frigorifique utile de l'évaporateur congélation considéré à la température de classe du compartiment dans la configuration donnée;
- $P_{\text{utile évap réfrig}}$  est la puissance frigorifique utile de l'évaporateur réfrigération considéré à la température de classe du compartiment dans la configuration donnée;
- $P_{\text{demande congél}}$  est la demande de réfrigération du compartiment considéré à la température de classe dudit compartiment, dans la configuration donnée telle que calculée conformément aux dispositions du 8.3.4;
- $P_{\text{demande réfrig}}$  est la demande de réfrigération du compartiment considéré à la température de classe dudit compartiment, dans la configuration donnée telle que calculée conformément aux dispositions du 8.3.3.

Il est admis que toutes les positions des cloisons ont été dimensionnées lorsqu'on a procédé aux vérifications successives des positions depuis la plus petite taille de compartiment jusqu'à la plus grande, en veillant à ne pas dépasser à chaque fois 20 % de la surface.

### 8.3.7 Cloisons internes

Les déperditions thermiques par les cloisons internes doivent être calculées à l'aide des coefficients K du tableau ci-après.

	Coefficient K – [W/m <sup>2</sup> .K]		Épaisseur minimale de la mousse
	Fixe	Mobile	[mm]
Longitudinale – plancher alu.	2,0	3,0	25
Longitudinale – plancher comp. verre-résine	1,5	2,0	25
Transversale – plancher alu.	2,0	3,2	40
Transversale – plancher comp. verre-résine	1,5	2,6	40

Pour le coefficient K des cloisons internes mobiles, il est tenu compte d'une marge de sécurité en raison du vieillissement et des inévitables déperditions thermiques.

S'agissant des conceptions particulières pour lesquelles il existe une transmission thermique supérieure due à un plus grand nombre de ponts thermiques par rapport à une conception standard, il convient d'augmenter le coefficient K de la cloison.

8.3.8 Les dispositions de la présente section 8 ne s'appliquent pas aux engins en service avant l'entrée en vigueur de la présente section et ayant passé des essais équivalents en tant qu'engin multi-température. Les équipements multi-températures produits avant la date d'entrée en vigueur des présentes dispositions peuvent être exploités pour le transport international mais leur transfert d'un pays à un autre n'est possible qu'avec l'accord des autorités compétentes des pays concernés.».

## **2. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3**

Ajouter le texte ci-dessous à la fin:

«Dans le cas d'un lot d'engins (conteneurs) isothermes identiques produits en série et dont le volume interne est inférieur à 2 m<sup>3</sup>, l'autorité compétente peut délivrer un certificat de conformité pour la totalité du lot, et les numéros d'identification de tous les engins isothermes, ou au moins le premier et le dernier numéro, doivent figurer sur le certificat de conformité en lieu et place des numéros de série. En outre, les engins isothermes figurant sur le certificat doivent porter une plaque de conformité conforme à celle qui est décrite à l'appendice 3 B de l'annexe 1, délivrée par l'autorité compétente.

En cas de transfert de ces engins (conteneurs) isothermes dans un autre pays qui est Partie contractante au présent Accord, aux fins d'enregistrement, l'autorité compétente du pays où les engins sont nouvellement enregistrés peut délivrer un certificat individuel de conformité fondé sur le certificat de conformité initial délivré pour l'ensemble du lot.».

## **3. Annexe 1, appendice 3 A, modèle de la formule du certificat de conformité de l'engin**

Insérer une note de bas de page après le point 3 «Numéro de série de la caisse isotherme», libellée comme suit:

«15) Les numéros de série de tous les engins (conteneurs) isothermes dont le volume intérieur est inférieur à 2 m<sup>3</sup> doivent être indiqués. On peut aussi tout simplement indiquer qu'ils vont de tel numéro à tel numéro.».

## Annexe II

### Rectification de l'ATP

1. Corriger l'article 2 comme suit:
  - Dans la version anglaise, au lieu de "paragraph 4" lire "paragraph 3"
  - Dans la version française, au lieu de "paragraphe 4" lire "paragraphe 3"
  - Dans la version russe, au lieu de "пункту 4" lire "пункту 3".
2. Corriger les points 6.1.1 et 6.1.2 du modèle de la formule d'attestation de conformité de l'engin reproduit à l'appendice 3 A de l'annexe 1 comme suit:
  - Dans la version anglaise, au lieu de "FUEL" lire "REFRIGERANT"
  - Dans la version française, au lieu de "CARBURANT" lire "FRIGORIGÈNE"
  - Dans la version russe, au lieu de "ТОПЛИВО" lire "ХОЛОДИЛЬНЫЙ АГЕНТ".

## Annexe III

### Rectification du Manuel ATP

1. Corriger les points 6.1.1 et 6.1.2 du modèle de la formule d'attestation de conformité de l'engin reproduit à l'appendice 3 A de l'annexe 1 comme suit:

Dans la version anglaise, au lieu de "FUEL" lire "REFRIGERANT"

Dans la version française, au lieu de "CARBURANT" lire "FRIGORIGÈNE"

Dans la version russe, au lieu de "ТОПЛИВО" lire "ХОЛОДИЛЬНЫЙ АГЕНТ".

## Annexe IV

### Programme de travail pour 2012-2013

#### Sous-programme: 02 Transports

Module 14

#### Transport de denrées périssables

<i>Description du module (facultatif)</i>	<i>Réalisations escomptées</i>
<p>Les principaux objectifs de ce module sont les suivants:</p> <p>Prendre et mettre en œuvre des mesures visant à accroître la préservation de la qualité des denrées périssables lors de leur transport, en particulier au cours des transports internationaux;</p> <p>Promouvoir la facilitation du transport international des denrées périssables par une harmonisation des prescriptions et règles y relatives ainsi que des procédures administratives et de la documentation auxquelles ce transport est soumis;</p> <p>Développer et mettre à jour l'Accord européen relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), conclu à Genève en 1970;</p> <p>Assurer l'harmonisation de l'ATP avec d'autres instruments juridiques pertinents régissant le transport des denrées périssables élaborés dans le cadre d'autres instances;</p> <p>Principales activités de la Division des transports:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fournir des services de secrétariat au Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11);</li> <li>• Publier des versions mises à jour de l'ATP et du Manuel ATP;</li> <li>• Organiser des activités, notamment des ateliers, visant à renforcer la mise en œuvre de l'ATP et à promouvoir l'adhésion d'autres États;</li> <li>• Coopérer avec les gouvernements et d'autres intervenants (organisations intergouvernementales et non gouvernementales) dans le domaine du transport réfrigéré</li> </ul>	<p>Renforcement et mise à jour des prescriptions internationales régissant le transport des denrées périssables</p>

**Produits/activités**

*a) Réunions et documents correspondants*

14.1 Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11): soixante-huitième session (22-25 octobre 2012), soixante-neuvième session (2013).

Rapports des sessions annuelles du WP.11; documents concernant l'échange d'informations relatives à l'application de l'ATP; proposition relative à la révision des articles 3 et 5 de l'ATP relatifs aux trajets maritimes et par voies de navigation intérieure; propositions d'amendements à l'ATP et à ses annexes; propositions relatives à la procédure d'essai ATP pour les engins à compartiments multiples multi-températures; propositions d'ajouts au Manuel ATP; propositions relatives à l'extension de la portée de l'ATP aux fruits et légumes frais; programme de travail et évaluation bisannuelle.

*b) Publications et autres supports d'information*

14.2 Publication de l'ATP de 2013.

14.3 Mises à jour du Manuel ATP sur le site Web de la Division des transports.

*c) Coopération technique*

14.4 Activités, notamment un éventuel atelier, visant à renforcer l'application de l'ATP, à promouvoir l'adhésion de pays appartenant à la région de la CEE ou non, et à réduire les effets sur l'environnement du transport réfrigéré.

14.5 Coopération avec d'autres organisations actives dans le domaine du transport réfrigéré, notamment l'Institut international du froid et Transfrigoroute International.

## Annexe IV

## Evaluation bisannuelle pour 2012-2013

<i>Groupe d'activité</i>	<i>Réalisations escomptées</i>	<i>Indicateurs de succès</i>
Transport de denrées périssables	Renforcement et mise à jour des prescriptions régissant le transport international des denrées périssables	<p>a) Nombre de nouveaux amendements à l'ATP adoptés par le WP.11 Mesures des résultats: Estimation: 2010-2011: 10 Objectif: 2012-2013: 12</p> <p>b) Nombre total de Parties contractantes à l'ATP Mesures des résultats: Estimation: 2010-2011: 45 Objectif: 2012-2013: 47</p> <p>c) Nombre de pays ayant répondu au questionnaire sur la mise en œuvre de l'ATP Mesures des résultats: Estimation: 2010-2011: 12 Objectif: 2012-2013: 20</p>