



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport des denrées périssables****Soixante douzième session**

Genève, 4-7 octobre 2016

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP :
propositions en suspens****Dispositions applicables aux stations d'essais officielles****Communication du Gouvernement français****Contexte**

1. L'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), signé en 1970, s'appuie sur des essais de type réalisé par des stations d'essais officielles désignés par les parties contractantes.
2. L'ATP ne définit aucune exigence relatives aux compétences techniques des stations d'essais officielles ni en terme de moyens ni en terme de résultats alors même que se développe l'accréditation comme moyen d'harmoniser les pratiques des laboratoires.
3. Bien que 5 pays aient votés contre cette proposition lors de la dernière session de 2015, la France souhaite qu'elle soit de nouveau discutée pour établir des critères incontestables de reconnaissance de la compétence technique des laboratoires agissant en tant que stations d'essais officielles.

Proposition

4. Plusieurs stations d'essais officielles ont développé l'accréditation de leur activité selon la norme ISO 17025 pour les essais décrit à l'annexe 1 appendice 1 de l'ATP. La liste des stations d'essais déjà accrédité est disponible dans le compte rendu 2015 de la CERTE. Cette accréditation assure une évaluation tierce partie des laboratoires agissant en tant que station d'essais. Cette accréditation assure un niveau d'harmonisation des pratiques entre les stations d'essais permettant la reconnaissance formelle des certificats au niveau international, ce qu'impose l'ATP.

Impact

5. L'accréditation des stations d'essais au niveau de chaque Etat implique la mise en place d'un système de management de la qualité qui assure la traçabilité des mesures, le respect des procédures techniques et des normes et le traitement impartiale des demandes. Elle requière la maîtrise complète des installations techniques et le respect des règles fondamentales applicables aux activités d'essais. L'accréditation suppose que la station d'essais dispose en propre des moyens permettant la réalisation des essais. Les audits tierce partie sont réalisés par les organismes d'accréditation de chaque pays qui ont le statut spécifique d'organismes à but non lucratif. Le réseau des organismes accréditeurs ILAC assure l'homogénéité des règles d'accréditations pour assurer un haut niveau de reconnaissance de la compétence des laboratoires.

Impact économique de la procédure

6. Le cout d'une accréditation peut être estimé à 3000€ par an à la charge des laboratoires mais n'a pas d'impact pour les constructeurs qui ont recours à ces laboratoires.

Proposition d'amendement

7. Il est proposé d'ajouter au paragraphe 1 de l'annexe 1, appendice 1 le texte figurant en **gras**:

«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 l'autorité compétente le requiert.

Sauf dans les cas prévus aux sections 5 et 6 de l'appendice 2 de la présente annexe, le contrôle aura lieu dans une station d'essais désignée ou agréée à cet effet 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 et désignée ou agréée à cet effet par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin a été fabriqué.

La station d'essais désignée ou agréée devra être accréditée, pour les essais concernés, selon la norme ISO 17025 par un organisme d'accréditation membre de l'International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC) dans les 2 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente disposition.»