



---

**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 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements à l'ATP :****Nouvelles propositions****Introduction dans l'ATP de dispositions permettant d'utiliser les caisses des engins réfrigérants, frigorifiques, calorifiques ou frigorifiques et calorifiques comme équipements isothermes sans qu'elles aient subi séparément une vérification de leur conformité avec les normes et prescriptions pertinentes de l'ATP****Communication de la Fédération de Russie***Résumé***Résumé analytique :**

Dans certaines situations, il peut être nécessaire d'utiliser des engins de transport spéciaux équipés de dispositifs thermiques (engins réfrigérants, frigorifiques, calorifiques ou frigorifiques et calorifiques) sans utiliser leur dispositif thermique, c'est-à-dire en tant qu'engin isotherme de la catégorie visée. Les dispositifs thermiques concernés ne sont pas retirés de l'engin spécial.

Les experts de la Fédération de Russie sont d'avis qu'il n'y a pas de raison technique excluant une telle utilisation des engins de transport spéciaux équipés de dispositifs thermiques. Toutefois, cette procédure n'est pas mentionnée dans l'ATP, ce qui pourrait donner lieu à des problèmes lors de contrôles effectués par des organismes de réglementation.



<b>Mesure à prendre :</b>	Introduire dans l'ATP des dispositions permettant d'utiliser les caisses des engins de transport spéciaux équipés de dispositifs thermiques comme équipements isothermes sans qu'elles aient subi séparément une vérification de leur conformité avec les normes et prescriptions pertinentes de l'ATP.
<b>Documents connexes :</b>	Aucun.

## Introduction

1. L'annexe 1 à l'ATP contient des définitions et des normes se rapportant aux engins spéciaux pour le transport des denrées périssables. Tout engin de transport spécial comporte une caisse isotherme caractérisée par une valeur particulière de coefficient global de transmission thermique (coefficient K).

Certains engins spéciaux comportent seulement une caisse isotherme, et il existe deux catégories de tels engins isothermes :

- Les engins isothermes normaux, caractérisés par un coefficient K supérieur à  $0,40 \text{ W/m}^2\text{K}$  et inférieur à  $0,70 \text{ W/m}^2\text{K}$  ;
- Les engins isothermes renforcés, caractérisés par un coefficient K égal ou inférieur à  $0,40 \text{ W/m}^2\text{K}$  ;
- Les autres engins de transport spéciaux – engins réfrigérants, frigorifiques, calorifiques ou frigorifiques et calorifiques (aussi appelés engins de transport spéciaux équipés de dispositifs thermiques) – comportent des caisses isothermes ainsi que différents dispositifs thermiques de refroidissement et/ou de chauffage de l'espace de chargement de l'engin spécial, ainsi que de maintien de la température dans une certaine marge.

2. Lorsqu'on a recours à des engins de transport spéciaux équipés de dispositifs thermiques, il peut arriver que leur utilisation selon l'usage spécifié, c'est-à-dire équipés de dispositifs thermiques actifs, soit impossible (temporairement ou de manière permanente) pour diverses raisons, ou ne soit pas judicieuse. Cependant, un engin spécial équipé de dispositifs thermiques peut quand même être utilisé comme engin de transport isotherme de la catégorie correspondante.

Les raisons pour lesquelles il peut s'avérer impossible d'utiliser un engin de transport spécial équipé de dispositifs thermiques de ce type sont notamment les suivantes :

- Un dysfonctionnement du dispositif thermique de l'engin de transport spécial, dans les cas où il est impossible ou peu pratique de le retirer de l'engin (par exemple pour des raisons techniques ou économiques) ;
- L'absence d'une source d'alimentation électrique nécessaire au dispositif thermique de l'engin de transport spécial ;
- Un coefficient K supérieur à la limite fixée (mais inférieur à  $0,70 \text{ W/m}^2\text{K}$ ) ;
- Une situation où le coefficient K est plus élevé que la limite fixée (sans être supérieur à  $0,70 \text{ W/m}^2\text{K}$ ) peut être illustrée par exemple ci-après. Lors de l'essai d'un engin de transport spécial, un expert a conclu qu'il ne devait plus être utilisé comme engin frigorifique renforcé de classe C car il soupçonnait le coefficient K d'être capable de dépasser  $0,40 \text{ W/m}^2\text{K}$ . Toutefois, l'expert a conclu avec certitude (sur la base, par exemple, de l'absence de défauts de conception visible et de la durée de vie de l'engin de transport spécial) que le coefficient K ne dépassait pas

0,70 W/m<sup>2</sup>K. Dans la version actuelle de l'ATP, il n'existe pas de disposition relative à un engin frigorifique de classe C équipé d'un équipement isotherme normal, mais les équipements isothermes normaux sont inclus dans l'ATP et peuvent être utilisés. Par conséquent, après inspection de l'expert, l'engin frigorifique de classe C a pu être classé dans la catégorie des engins isothermes normaux.

3. Compte tenu de ce qui précède et de la nécessité de rendre l'ATP plus souple en ce qui concerne l'utilisation d'engins spéciaux, la Fédération de Russie a formulé des propositions visant à introduire dans le Manuel des dispositions qui permettent d'utiliser les caisses des engins de transport spéciaux équipés de dispositifs thermiques comme équipements isothermes sans qu'elles aient subi séparément une vérification de leur conformité aux normes et prescriptions pertinentes de l'ATP.
4. Compte tenu des particularités de ces propositions, les experts de la Fédération de Russie prient le Groupe de travail de procéder à des votes séparés pour chacune des deux propositions.
5. Elles sont basées sur le texte de l'ATP, tel que modifié au 30 septembre 2015, ainsi que sur la proposition de la Fédération de Russie, déjà adoptée par le Groupe de travail, qui figure dans le document officiel ECE/TRANS/WP.11/2014/13.

### **Proposition 1 à soumettre au vote**

6. Ajouter à la fin du paragraphe 1 de l'annexe 1 à l'ATP le texte suivant :

« Tout autre engin spécial mentionné ci-dessous peut être assimilé à un équipement isotherme de la catégorie correspondante sans inspection supplémentaire (sur la base d'un certificat ATP valide) dans les cas suivants :

- Lorsque son utilisation comme engin spécial est impossible (temporairement ou de manière temporaire) en raison d'une défaillance de l'équipement thermique ou de l'absence d'une source d'alimentation électrique ;
- Lorsque son utilisation comme engin spécial spécifié n'est pas judicieuse. ».

### **Proposition 2 à soumettre au vote**

7. Apporter les modifications et les ajouts suivants au paragraphe 5.3 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 à l'ATP :

« Dans le cas d'un engin isotherme renforcé, si les conclusions d'un ou plusieurs experts indiquent que l'état de la caisse ne permet pas de la maintenir en service dans sa classe initiale mais qu'elle peut le rester en tant qu'engin isotherme normal, elle peut être maintenue en service dans une classe appropriée ou comme engin isotherme normal pendant une nouvelle période de trois ans. Dans ce cas, les marques d'identification (voir appendice 4 de la présente annexe) doivent être modifiées en conséquence. ».

### **Motifs**

8. La structure du certificat ATP n'interdit pas de classer un engin spécial dans plusieurs catégories à la fois. Par conséquent, il n'y a aucune raison de se prononcer contre les propositions 1 et 2 ci-dessus.

Toutefois, il n'est indiqué nulle part dans l'ATP qu'un engin de transport spécial doit être obligatoirement classé dans la catégorie correspondante des engins isothermes.

9. Une situation dans laquelle le certificat ATP indique, par exemple, qu'il s'agit d'un engin frigorifique renforcé de classe C, mais n'indique pas expressément les catégories correspondantes d'engin isotherme renforcé (c'est-à-dire que l'engin spécial n'est pas classé deux fois) peut se produire pour les raisons suivantes :

- L'absence d'une telle procédure obligatoire dans l'ATP ;
- L'ambiguïté de la terminologie utilisée dans l'ATP pour l'engin isotherme, comme on peut le voir ci-après.

10. La terminologie suivante est ambiguë. Lorsqu'il est fait référence à un engin isotherme dans l'annexe 1 de l'ATP, il est inclus à la fois comme engin spécial distinct (comportant seulement une caisse isotherme mais pas de dispositifs thermiques) et dans la catégorie générale pertinente pour tous les engins spéciaux, en fonction de la valeur du coefficient K. Cela signifie que le libellé peut être interprété de différentes manières et, par conséquent, qu'il pourrait y avoir des différences dans la formulation des procès-verbaux d'essai, des rapports de contrôle d'expert et des certificats ATP.

11. On pourrait éliminer ces problèmes en apportant des modifications à la terminologie utilisée dans l'ATP. Cependant, l'étendue de ces modifications irait bien au-delà de la proposition d'ajout au paragraphe 1 de l'annexe 1.

12. La proposition 2 est soumise pour les mêmes raisons que celles qui sont énoncées ci-dessus. Aux termes du libellé actuel du paragraphe 5.3 ii) de l'appendice 2 de l'annexe 1 à l'ATP, un engin spécial doit appartenir à une seule catégorie. Les experts de la Fédération de Russie proposent de permettre le classement des engins spéciaux dans la catégorie des engins isothermes normaux sans devoir effectuer d'autres contrôles ou essais.

## **Coûts**

13. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir. Au contraire, cela permettrait une utilisation plus large et plus efficace des engins spéciaux.

## **Faisabilité pratique**

14. Les ajouts proposés à l'ATP n'affectent pas la classification actuelle des engins spéciaux, ni les normes ou les prescriptions en matière de surveillance et d'inspection périodique. Toutefois, leur adoption élargirait la portée de l'ATP eu égard à la possibilité d'utiliser des engins spéciaux.

## **Mise en application**

15. La mise en application de ces propositions ne devrait poser aucun problème. Aucun changement ne doit être apporté aux protocoles ou au certificat ATP. Ces modifications concernent seulement des possibilités supplémentaires d'utilisation des engins spéciaux.