



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.11/2005/8  
14 juillet 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante et unième session

Genève, 31 octobre-3 novembre 2005

Points 7 a) et 9 de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITION D'AMENDEMENTS À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS  
INTERNATIONAUX DE DENRÉES PÉRISSABLES ET AUX ENGINES SPÉCIAUX  
À UTILISER POUR CES TRANSPORTS (ATP)**

**Paragraphe 2 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1**

Communication de la Finlande

Le présent document contient une version amendée du document  
TRANS/WP.11/60th/INF.7 soumis lors de la soixantième session du WP.11 en 2004.

*[Les indications figurant entre crochets renvoient à la version révisée de l'annexe 1 de l'ATP  
contenue dans le document TRANS/WP.11/2005/2]*

**Modifications acceptables des caisses isothermes**

**Généralités**

D'énormes quantités d'engins de transport sont exportées d'un pays à l'autre. Conformément au paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1 [*par. 3 de l'appendice 1 de l'annexe 1*] de l'ATP, le nouveau pays d'immatriculation doit délivrer un nouveau certificat ATP. La plupart du temps, les certificats ATP sont délivrés sans inspection préalable du matériel mais sur la foi de documents énumérés au paragraphe 4 [*par. 3*] mentionné ci-dessus. Dans de nombreux pays, c'est seulement à l'occasion du réagrément, au bout de six années de service, que le matériel est inspecté pour la première fois. À l'occasion de cette inspection, le

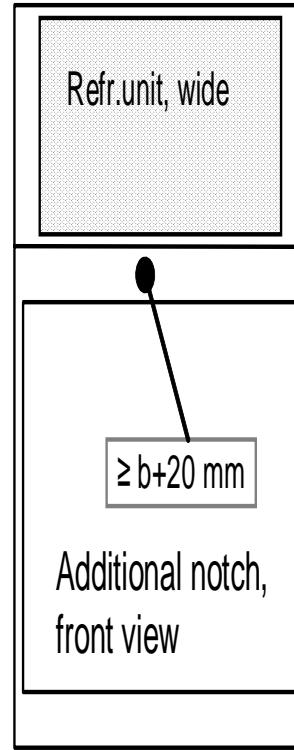
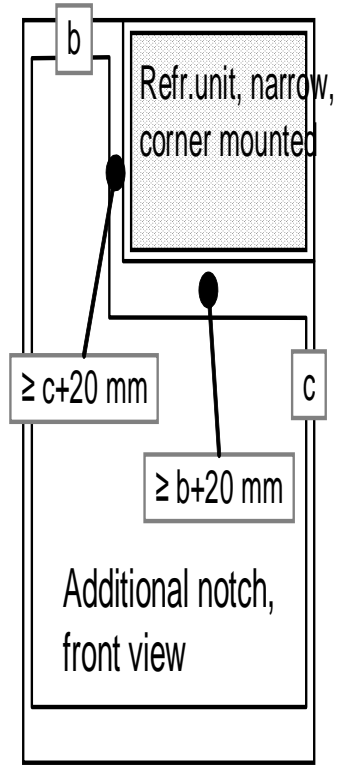
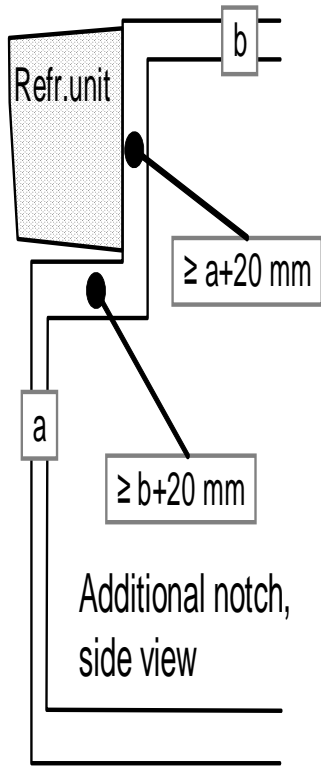
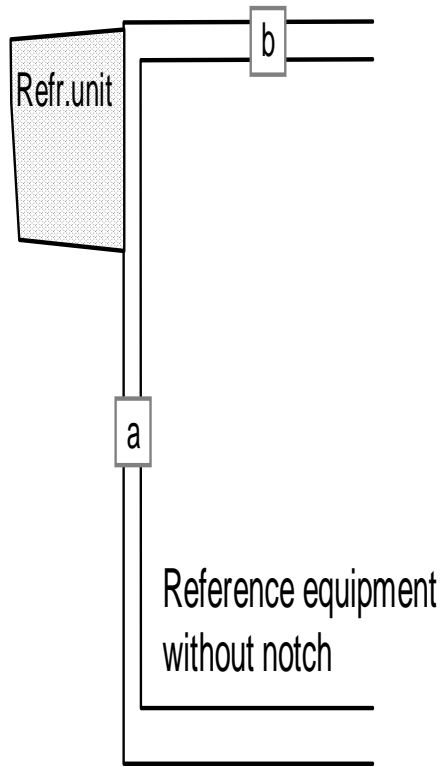
numéro d'identification, l'état, le montage, les accessoires et les documents de l'engin sont vérifiés et il est procédé à un essai d'isothermie. Si les résultats sont satisfaisants, le matériel conserve son agrément ATP.

Les autorités finlandaises ont constaté qu'il pouvait exister d'énormes différences entre les caisses isothermes en circulation et les engins de référence ayant fait l'objet des essais d'agrément du type. Autrement dit, les dispositions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 [par. 6 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1] de l'ATP ne sont pas toujours respectées. La plupart du temps c'est le constructeur de la caisse qui en est responsable. Les autorités finlandaises ont en outre constaté que les pays n'interprètent pas toujours les dispositions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 [par. 6 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1] de la même façon que les autorités chargées de faire appliquer l'ATP. Il semble donc qu'il faille absolument rendre cette réglementation plus claire et éventuellement plus souple, sans compromettre la capacité isolante des caisses.

### Précisions proposées

Les notes et le commentaire ci-dessous concernant le paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 [par. 6 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1] de l'ATP sont fondés sur les observations relevées par les autorités finlandaises et sur les débats qui ont eu lieu au sein de la Sous-Commission D2 («CERTE») de l'Institut international du froid (IIF), lors de ses réunions de Tartu en 2004 et Athènes en 2005. Ces notes et ce commentaire devraient permettre d'améliorer l'Accord proprement dit et indiquent les points qui devraient être examinés dans le Manuel ATP.

1. **«La construction est comparable et, en particulier, l'isolant et la technique d'isolation sont identiques»**
- Note 1.1 Différents types d'engins, par exemple des remorques ou des semi-remorques, peuvent être considérés comme de construction comparable, à condition que les autres dispositions du paragraphe 2 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1 [par. 6 c) i) de l'appendice 1 de l'annexe 1] soient respectées.
- Note 1.2 Il est possible d'utiliser d'autres revêtements que celui de l'engin de référence, à condition que l'épaisseur de l'isolant ne soit pas réduite et que le nouveau revêtement ne compromette pas la capacité d'isolation de la caisse.
- Note 1.3 Les meilleurs isolants disponibles, même s'ils diffèrent de l'isolant de l'engin de référence, sont autorisés pour la réparation des caisses endommagées, à condition que l'impossibilité d'utiliser l'isolant d'origine soit due à des raisons réglementaires.
- Note 1.4 Une encoche destinée à accueillir l'équipement frigorifique peut être ajoutée à l'engin de référence, sur la partie antéro-supérieure de la caisse, à condition que l'épaisseur de l'isolant dans les parois horizontales et verticales de l'encoche soit d'au moins 20 mm supérieure à celle de l'isolant contenu dans les parois horizontales et verticales correspondantes de l'engin de référence. Seul le fabricant de la caisse est habilité à pratiquer l'encoche supplémentaire.



**2. «L'épaisseur de l'isolant ne doit pas être inférieure à celle de l'engin de référence»**

Note 2.1 Il n'est pas permis qu'à certains endroits de la caisse l'épaisseur de l'isolant soit inférieure à ce qu'elle est sur l'engin de référence, ni de compenser cette réduction d'épaisseur par une augmentation de l'épaisseur de l'isolant à d'autres endroits de la caisse.

**3. «Le nombre de portes et de trappes ou autres ouvertures doit être égal ou inférieur»**

Note 3.1 Toutes les portes, qu'elles soient à cloison double, triple ou multiple comptent pour une seule porte.

Note 3.2 Une porte arrière ou latérale ne peut être remplacée par plus de quatre événements; la modification n'est pas autorisée dans l'autre sens.

Commentaire: Le périmètre des portes, par exemple, pourrait être considéré comme le facteur déterminant en lieu et place du nombre de portes, de trappes ou autres ouvertures.

-----