

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

Genève, 10-13 octobre 2017

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP :**Propositions en suspens****Modifications et ajouts aux définitions proposées
dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17,
pour introduction dans l'annexe 1 de l'ATP****Communication de la Fédération de Russie***Résumé***Résumé analytique :**

Les seuls termes inclus dans l'annexe 1 de l'ATP sont les suivants : « engin isotherme », « engin réfrigérant », « engin frigorifique », « engin calorifique » et « engin frigorifique et calorifique ».

On trouve également dans l'annexe 1 de l'Accord d'autres termes qu'il est nécessaire de définir afin d'éviter diverses interprétations desdits termes et d'améliorer la compréhension par les Parties contractantes du texte de l'Accord.

Dans la partie B du document ECE/TRANS/WP.11/2015/17, les Pays-Bas ont proposé l'introduction dans l'annexe 1 de l'ATP de définitions pour les termes suivants : « engin spécial », « engin », « conteneur », « petit conteneur », « dispositif thermique », « dispositif thermique amovible », « dispositif thermique non indépendant », « engin à températures et compartiments multiples », « partition » et « compartiment » (cette proposition est justifiée dans le document informel INF.13).

Mesure à prendre :

La Fédération de Russie présente ci-après des modifications et des ajouts par rapport aux définitions proposées par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17.

Documents de référence : ECE/TRANS/WP.11/2015/17 ;

ECE/TRANS/WP.11/2007/18 ;

ISO 830-99 « Conteneurs pour le transport de marchandises. Termes et définitions » (ISO 830-99 « Freight containers. Vocabulary ») ;



ISO 668:1995 « Conteneurs de la série 1. Classification, dimensions et masses brutes maximales » (ISO 668:1995 Series 1 freight containers – Classification, dimensions and ratings ») ;

ISO 1496-2-2008 « Conteneurs de la série 1. Spécifications et essais. Partie 2. Conteneurs à caractéristiques thermiques » (ISO 1496-2-2008 « Series 1 freight containers. Specification and testing. Part 2. Thermal containers ») ;

GOST EN 1070-2003 « Sécurité des machines. Termes et définitions » (« Safety of machinery. Terms and definitions ») (document identique à la norme européenne EN 1070-98 « Sécurité des machines – Terminologie » (« Safety of machinery. Terms and definitions ») ;

Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (OMI, 1972) (International Convention for Safe Containers (UN/IMO, 1972) ;

Convention douanière relative aux conteneurs (1972), telle que modifiée en 2008 ;

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, annexe A, partie 1 (texte en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2011) ;

Accord concernant le transport international des marchandises par chemins de fer (SMGS) (tel que modifié au 1^{er} juillet 2015) ;

Règlement technique de l'Union douanière TR/TS 018/2011 relatif à la sécurité des véhicules de transport à roues, adopté par décision de la Commission de l'Union douanière en date du 9 décembre 2011 (n° 877) ;

« Règlement général de suivi technique des conteneurs. Règles de construction des conteneurs. Règles d'agrément des conteneurs pour le transport de marchandises sous scellés douaniers. Règles de supervision technique de la construction des conteneurs. Règles de suivi technique des conteneurs en service », adoptés le 28 juillet 2015 sous le numéro 2-090201-009 (ci-après les Règles du Registre maritime russe).

Introduction

1. Dans le présent document, la Fédération de Russie présente les modifications et les ajouts qu'elle suggère par rapport aux définitions proposées par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17.
2. Les ajouts suggérés par la Fédération de Russie pour les définitions proposées par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 sont signalés en **caractères gras**, les suppressions, ~~en caractères biffés~~, et le texte original, *en italique*.
3. Afin que le Groupe de travail puisse se prononcer sur chacune des propositions de définitions, le numéro de ladite proposition est le même que celui indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 des Pays-Bas.
4. On trouvera ci-après, tout comme dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17, des propositions de définitions de termes **qui répondent aux buts de l'ATP**. Il existe toutefois d'autres définitions pour ces mêmes termes dans un certain nombre d'autres normes et documents internationaux.

I. Proposition 1

« Engin spécial »

5. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 1) :

« Engin spécial aux fins de l'ATP désigne un véhicule routier (camion, remorque, semi-remorque), un wagon de chemin de fer ou un conteneur équipé d'une caisse isotherme ou d'une caisse isotherme munie d'un dispositif thermique de transport de marchandises : véhicule de transport routier (véhicule automobile, remorque, semi-remorque), wagon de chemin de fer ou équipement de transport (conteneur) dotés d'une caisse isotherme avec ou sans dispositif thermique. L'engin spécial Le véhicule de transport de marchandises peut être constitué de plusieurs caisses isothermes dont chacune peut être munie d'un dispositif thermique ou qui peuvent se partager un même dispositif thermique. La caisse isotherme d'un véhicule routier peut être démontable et être utilisée sur un ou plusieurs véhicules routiers. ».

Justification

6. Le remplacement dans la deuxième phrase ci-dessus de « L'engin spécial » par « Le véhicule de transport de marchandises » se justifie par l'absence d'engins de ce type (constitués de plusieurs caisses isothermes) parmi les conteneurs.

II. Proposition 2

« Engin »

7. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 2) :

« Engin aux fins de l'ATP désigne une caisse isotherme ou un ensemble constitué d'une caisse isotherme et d'un ou plusieurs dispositifs thermiques. désigne un véhicule destiné à transporter des marchandises ou un équipement monté sur ce dernier.

L'ATP s'applique aux véhicules de transport de marchandises routiers et ferroviaires (wagons), mais aussi aux équipements de transport (conteneurs). ».

Justification

8. Une caisse n'est pas un engin.

III. Proposition 3

« Conteneur »

9. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 3) :

« Un Conteneur de marchandises désigne un engin spécial est un équipement de transport :

Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, par un ou plusieurs moyens de transport, sans rupture de charge ;

Assez solide pour une utilisation répétée Dont les caractéristiques permanentes garantissent la solidité aux fins d'une utilisation répétée (au cours de la durée de vie utile prévue) ;

Muni de dispositifs qui en facilitent permettent l'arrimage, au moyen de pièces de coin, et la manutention mécanisée, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre ;

Conçu de manière à être facile à remplir et à vider ;

D'un volume intérieur d'au moins 200 litres.»

Dont le volume intérieur est d'au moins 1 m³ et dont la surface comprise entre les quatre coins inférieurs extérieurs est d'au moins 14 m² (150 pieds carrés), ou d'au moins 7 m² (75 pieds carrés) dans le cas où le conteneur est doté de pièces de coin supérieures. ».

Justification

10. La Fédération de Russie a harmonisé la définition du terme « conteneur de marchandises » avec les textes suivants : norme ISO 830 99, Convention internationale pour la sécurité des conteneurs (CSC), Convention douanière relative aux conteneurs et Règles du Registre maritime russe.

IV. Proposition 4

« Petit conteneur »

11. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 4) :

« *Petit conteneur désigne un conteneur dont les dimensions extérieures hors tout (longueur, largeur et hauteur) sont inférieures à 1,50 m ou dont le volume intérieur ne dépasse pas $\geq 3 m^3$.* ».

Justification

12. Cette définition du terme « petit conteneur » correspond à celle qu'on trouve dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR, Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU), annexe A, partie 1 (texte en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2011).

V. Proposition 5

« Dispositif thermique »

13. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 5) :

« *Dispositif thermique désigne un appareil conçu pour produire de l'énergie afin d'augmenter ou de diminuer la température de l'air à l'intérieur d'une caisse isotherme. On trouve Un dispositif thermique peut être réfrigérant, frigorifique, calorifique ou [frigorifique et calorifique].* » dans :

Un engin réfrigérant, dans lequel le froid est produit en utilisant de la glace naturelle avec ou sans addition de sel, des plaques eutectiques, de la glace carbonique avec ou sans réglage de sublimation, du gaz liquéfié avec ou sans réglage d'évaporation, etc. ;

Un engin frigorifique, muni d'un dispositif de production de froid individuel ou collectif pour plusieurs engins de transport (groupe mécanique à compression, machine à "absorption", etc.) ;

Un engin calorifique, muni d'un dispositif de production de chaleur ;

Un engin frigorifique et calorifique, muni d'un dispositif de production de froid individuel ou collectif pour plusieurs engins de transport (groupe mécanique à compression, machine à "absorption", etc.) et d'un dispositif de production de chaleur (appareil électrique ou autre), ou d'un dispositif de production de froid et de chaleur. ».

Justification

14. Conformément à la norme GOST EN 1070-2003, « un dispositif est un ensemble de pièces ou mécanismes liés entre eux, dont l'un au moins est en mouvement, auquel s'ajoutent des éléments de transmission et de commande et un réseau électrique, et qui sont conçus aux fins d'une application particulière, notamment pour le traitement, la production, le

déplacement ou l'emballage d'un objet. Ce terme désigne également un ensemble de machines conçues et commandées de façon à fonctionner comme un tout pour obtenir un résultat donné ».

15. Aux fins de l'ATP cependant, la Fédération de Russie juge qu'il est approprié d'adopter la définition du terme « dispositif thermique » proposée par les Pays-Bas dans les documents ECE/TRANS/WP.11/2015/17 et INF.13.

16. La proposition ci-dessus vise à apporter, dans le contexte de l'ATP, des précisions à la définition du terme « dispositif thermique » proposée par les Pays-Bas.

VI. Proposition 6

« Dispositif thermique amovible »

17. La Fédération de Russie approuve la définition proposée par les Pays-Bas, dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 6), pour le terme « dispositif thermique amovible » dans le contexte de l'ATP, car elle ne s'oppose pas sur le fond aux définitions données pour ce même terme dans les documents ci-après :

18. ISO 830-99, « Conteneurs pour le transport de marchandises. Termes et définitions » et ISO 1496-2-2008, « Conteneurs pour le transport de marchandises de la série 1 – Spécifications et essais – Partie 2 : Conteneurs isothermes » : Amovible se dit d'un « dispositif frigorifique et/ou calorifique, ainsi que d'un générateur fonctionnant au gazole, qui est conçu initialement pour être monté sur un conteneur isotherme ou pour être démonté de ce dernier en vue de l'utilisation d'un autre mode de transport. » ;

19. Règles du Registre maritime russe : « Dispositif amovible – appareil frigorifique et/ou calorifique, générateur fonctionnant au gazole ou autre appareil prévu pour être monté sur un conteneur ou démonté de celui-ci. ».

VII. Proposition 7

« Dispositif thermique non indépendant »

20. La Fédération de Russie approuve la définition proposée par les Pays-Bas, dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 7), pour le terme « dispositif thermique non indépendant » dans le contexte de l'ATP.

VIII. Proposition 8

« Engin à températures et compartiments multiples »

21. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 8) :

22. Sur la base de la proposition faite par les Pays-Bas, apporter les modifications et ajouts suivants aux alinéas a), b) et e) du paragraphe 7.1 de l'appendice 2 à l'annexe 1 de l'ATP :

« 7.1 Définitions

a) *Engin à compartiments multiples* : ~~engin comportant deux compartiments isothermes ou plus dont les températures sont différentes~~ **engin spécial comportant deux ou plusieurs compartiments, formés par des cloisons internes (fixes ou mobiles, transversales ou longitudinales, coulissantes ou que l'on peut ôter en les soulevant), ce qui permet d'y maintenir différentes températures. Le coefficient K de la caisse isotherme d'un engin à compartiments multiples dans son ensemble ne doit pas dépasser $0,40 \text{ W/m}^2\text{K}$;**

Note : Les engins isothermes constitués de deux sections homologuées séparément et munies de parois fixes (par exemple les plates-formes supérieure et inférieure d'une remorque) ne sont pas considérés comme des engins à températures et compartiments multiples.

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~~ **le maintien de la température températures différentes** dans les différents compartiments d'un engin à compartiments multiples ;*

e) *Fonctionnement en mode multi-températures : fonctionnement d'un groupe frigorifique multitempérature comportant deux évaporateurs ou plus ~~fonctionnant à des températures différentes~~ **qui fonctionnent simultanément, ce qui permet de maintenir des températures différentes** dans un même engin à compartiments multiples ; ».*

Note : Si des températures différentes sont maintenues dans chacune des deux sections, il convient de vérifier que ces températures peuvent être maintenues indépendamment de l'interaction entre les deux compartiments.

Justification

23. Les termes « engin à compartiments multiples », « groupe frigorifique multi-températures » et « fonctionnement en mode multitempérature d'un groupe frigorifique multitempérature » et leurs définitions sont à juste titre présentées séparément dans la section 7.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP.

IX. Proposition 9

« Partition »

24. Proposition de la Fédération de Russie visant à modifier et à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 9) :

« Partition interne »

*« Partition **interne** désigne une cloison ~~interne~~ **servant à diviser le volume intérieur d'une caisse isotherme divisant celle-ci en plus d'un compartiment en deux compartiments ou plus**. Les partitions **internes** peuvent être fixes ou mobiles, transversales ou longitudinales, coulissantes ou démontables par soulèvement. ».*

25. Amendements de conséquence :

Dans la version anglaise de l'ATP :

Remplacer « *bulkheads* » (« cloisons ») par « **internal dividing partitions** » (« **partitions internes** ») dans les phrases suivantes : §7.3.3 – première phrase ; §7.3.3 – Schilled-comp ; §7.3.3 – Sbulk ; §7.3.3 – Kbulk ; §7.3.4 – première phrase ; **§7.3.4 – Sfrozen-comp** ; §7.3.4 – Sbulk ; §7.3.4 – Kbulk ; §7.3.5 – première phrase ; §7.3.6 – première phrase (aucune incidence sur la version russe).

Remplacer « *internal dividing walls* » par « **internal dividing partitions** » dans les phrases suivantes : §7.3.1 – deuxième phrase du troisième paragraphe ; §7.3.7 – titre ; §7.3.7 – première phrase.

Remplacer « *internal dividing walls* » par « **internal dividing partitions** » au premier alinéa du quatrième paragraphe du §7.3.1.

Remplacer « *dividing walls* » par « **internal dividing partitions** » dans le deuxième paragraphe du §7.3.7 (après le tableau).

26. Dans la version russe de l'ATP, effectuer les remplacements suivants à la section 7 de l'appendice 2 de l'annexe 1 :

« *внутренних разделительных стенок* » par « *внутренних разделительных перегородок* » au troisième paragraphe du 7.3.1 ;

« *внутренние разделительные стенки* » par « *внутренние разделительные перегородки* » au quatrième paragraphe du 7.3.1, ainsi que dans le titre et au premier paragraphe du 7.3.7 ;

« *перегородки* » par « **внутренние разделительные перегородки** » au premier paragraphe du 7.3.3 ;

« *перегородок* » par « **внутренних разделительных перегородок** » pour Schilled-comp, Sbulk et Kbulk au 7.3.3, au premier paragraphe du 7.3.4, pour Sfrozen-comp, Sbulk et Kbulk au 7.3.4, au premier paragraphe du 7.3.5 et du 7.3.6, et au dernier paragraphe du 7.3.6 ;

« *разделительных стенок* » par « **внутренних разделительных перегородок** » au deuxième paragraphe du 7.3.7 ;

« *перегородки* » par « **внутренней разделительной перегородки** » au troisième (et dernier) paragraphe du 7.3.7 (après le tableau).

Justification

27. Comme cela a déjà été indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17, soumis par les Pays-Bas, l'introduction de la section 7 dans l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP a également donné lieu à l'introduction du terme désignant la division intérieure en deux compartiments ou plus d'un engin à compartiments multiples, à savoir :

Pour la version anglaise, « bulkhead », qui équivaut littéralement à « переборка » ;

Pour la version russe, « перегородка » et « внутренняя разделительная стенка ».

Les Pays-Bas proposent, pour la version anglaise comme pour la version russe de l'ATP, de n'utiliser qu'un seul terme, qui en russe est « перегородка » et qui est tout à fait juste.

Néanmoins, dans les normes ISO 830-99 et ISO 1496-2-2008, il est dit au sujet de ce terme qu'il désigne une « partition formant un compartiment et/ou une cavité pour le passage d'air aspiré ou refoulé. La partition peut faire partie intégrante de l'équipement, ou bien être un élément indépendant de celui-ci ».

Afin d'échapper au double sens du terme « перегородка », il est proposé, **dans le contexte de la section 7 de l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP**, c'est-à-dire l'exécution d'un ensemble de procédures s'appliquant aux engins à compartiments multiples, d'utiliser le terme « внутренняя разделительная перегородка » (« partition interne »), car le concept est déjà défini dans l'ATP et a déjà été employé dans le document ECE/TRANS/WP.11/2007/18, soumis par Transfrigoroute International (TI), et d'autant plus que dans la définition qu'ils proposent pour ce terme (document ECE/TRANS/WP.11/2015/17), les Pays-Bas disent aussi qu'il s'agit d'une cloison interne d'une caisse isotherme divisant « celle-ci en plus d'un compartiment ».

Compte tenu de ce qui précède, la Fédération de Russie propose d'employer **dans l'ATP** le terme « внутренняя разделительная перегородка » (« partition interne »).

X. Proposition 10

« Compartiment »

28. Proposition de la Fédération de Russie visant à compléter la définition proposée par les Pays-Bas dans le document ECE/TRANS/WP.11/2015/17 (proposition 10) :

« *Compartiment désigne une section fermée à l'intérieur d'une caisse isotherme. Les compartiments peuvent être fixes, ou de taille modulable au moyen de partitions internes mobiles, ou encore deux compartiments peuvent être réunis en un seul au moyen de partitions internes amovibles.* ».

Justification

Il est proposé d'aligner le texte original sur celui de la proposition 9 de la Fédération de Russie par rapport à la proposition 9 des Pays-Bas.

Coûts

29. Il n'y a pas de coûts supplémentaires à prévoir.

Faisabilité

30. Les termes pour lesquels des définitions sont proposées figurent déjà dans l'annexe 1 de l'ATP. Les ajouts proposés pour l'ATP ne concernent pas les articles de l'Accord, ni les normes et prescriptions relatives à l'inspection périodique ou à l'attestation des engins spéciaux. Cependant, l'utilisation dans l'annexe 1 de l'ATP de définitions étayées des termes employés permettra de mettre fin à toute interprétation incorrecte desdits termes et d'améliorer ainsi la compréhension par toutes les Parties contractantes du texte de l'Accord.

Applicabilité

31. Aucun problème n'est à prévoir en ce qui concerne l'application des propositions ci-dessus.
