



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

Genève, 25-28 octobre 2011

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'ATP: propositions en suspens**Trajets maritimes et transports par voies navigables
intérieures: propositions d'amendements aux articles 3 et 5
de l'ATP¹****Communication du Gouvernement finlandais****I. Introduction**

1. Selon l'Accord européen relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), la longueur des trajets maritimes a une incidence sur la manière dont est considéré le transport de denrées périssables dans des engins de transport terrestre. Dans certains cas, si le trajet maritime est supérieur à 150 km, l'ATP ne s'applique pas, même en cas d'utilisation d'un engin de transport terrestre.
2. Cependant, aucune raison pratique n'explique la raison pour laquelle des transports entre de mêmes lieux et au moyen d'engins analogues devraient être considérés différemment.
3. Il est proposé, dans le présent document, de clarifier la situation en supprimant à l'article 3 l'indication de la longueur du trajet maritime et en modifiant l'article 5.
4. La présente proposition ne concerne pas le traitement des «conteneurs classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques». Les conteneurs sont définis de nombreuses manières différentes dans les diverses normes. Les conteneurs classés comme maritimes à

¹ Le présent document est soumis conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106; ECE/TRANS/2010/8, activité 02.11).

caractéristiques thermiques ou autres conteneurs utilisés pour les transports frigorifiques doivent être conformes à une norme nationale ou internationale équivalente approuvée par l'autorité compétente d'une Partie contractante à l'ATP.

5. Dans la présente proposition, aucune norme particulière n'est citée parce que les normes sont susceptibles d'être modifiées et mises à jour et que le WP.11 n'a aucun pouvoir sur ce processus.

6. La sécurité des produits alimentaires peut être menacée si des engins de transport terrestre sont utilisés au cours du trajet maritime ou du trajet par voie navigable.

II. Historique de la question

7. À la soixante-troisième session du WP.11, la Finlande a proposé des amendements à l'article 3 de l'ATP (voir document ECE/TRANS/WP.11/2007/11). Ces amendements portaient sur la longueur des trajets maritimes définie au paragraphe 2 de l'article 3. Lors de la session, il est clairement apparu que cette proposition ne pourrait être acceptée en l'état. Aussi, les participants ont-ils mis sur pied un groupe de travail informel chargé de rédiger un nouveau projet de proposition tenant compte du lien existant avec l'article 5 de l'ATP. Ce groupe était présidé par la Finlande.

8. À la soixante-quatrième session du WP.11, la Finlande a présenté une nouvelle proposition qui comprenait en outre une proposition d'amendement de l'article 5. Le WP.11 a examiné le rapport du groupe de travail informel (ECE/TRANS/WP.11/2008/3) qui s'était réuni à Helsinki, les 21 et 22 mai 2008, ainsi que la proposition de la Finlande portant modification des articles 3 et 5, sur la base des conclusions du groupe informel (ECE/TRANS/WP.11/2008/2). Il a été convenu qu'avant de mener ce travail à bien, il fallait apporter des précisions concernant les conteneurs, notamment les conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques, et leur relation avec l'ATP. Le WP.11 a décidé que le groupe de travail informel devrait poursuivre ses travaux sur ce sujet. Ce dernier devrait aussi examiner la possibilité d'étendre le champ d'application de l'ATP au transport par voie navigable. Il a été suggéré que le groupe pourrait travailler par correspondance. Les pays dont les noms suivent ont envoyé des observations: Danemark, Espagne, États-Unis, Royaume-Uni, Slovaquie et Suède.

9. À la soixante-cinquième session du WP.11, la Finlande a présenté une version révisée de la proposition qui portait également sur les conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques, le trajet par voie navigable et leur relation avec l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/2009/2). Lors des débats tenus dans le cadre de la session, il est apparu très clairement qu'il n'était pas possible de mentionner une organisation de normalisation dans l'ATP dans la mesure où il ne serait pas acceptable de modifier l'Accord à proprement parler chaque fois qu'une norme particulière serait révisée. Il s'agit là d'une question importante si l'organisation de normalisation a l'intention d'apporter des modifications aux normes. Au cours de la session, l'Allemagne a fait observer que les conteneurs étaient déjà visés à l'annexe 1 de l'ATP en tant qu'engins isothermes. La Finlande a déclaré qu'elle présenterait une version révisée de la proposition à la session suivante en travaillant par courrier électronique avec le groupe de travail informel.

10. À la soixante-sixième session du WP.11, la Finlande a présenté une version révisée de la proposition qui portait également sur les conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques, le trajet par voie navigable et leur relation avec l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/2010/1). La proposition portant sur les articles 3 et 5 n'a pas été acceptée mais plusieurs pays ont appuyé la proposition relative à l'article 3 (Allemagne, Espagne, France, Irlande, Italie et Suède). La version révisée de l'article 5 a reçu l'appui de l'Allemagne, de la France et de l'Italie. Le Danemark, les États-Unis, la Norvège et les

Pays-Bas se sont prononcés contre la proposition relative à l'article 3, tandis que le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède se sont prononcés contre la proposition relative à l'article 5. Plusieurs pays s'accordaient à penser qu'il était nécessaire de modifier les dispositions de l'ATP relatives aux trajets maritimes. Il a été décidé que la Finlande présenterait, à la soixante-septième session du WP.11, une proposition révisée qui tiendrait compte des observations des délégations. La Finlande a envoyé une version révisée de la proposition aux Parties contractantes par courrier électronique et reçu des observations de la part de plusieurs pays.

III. Justification

11. L'article 3 de l'ATP dispose que «Dans le cas de transports comprenant un ou plusieurs trajets maritimes autres que ceux visés au paragraphe 2 du présent article, chaque parcours terrestre doit être considéré isolément.». Par trajets maritimes «autres que ceux visés au paragraphe 2 du présent article», on entend les trajets maritimes d'au moins 150 km.

12. En d'autres termes, si le transport de denrées périssables entre deux pays comprend un trajet maritime d'au moins 150 km, il est divisé en deux parties, considérées comme des parcours distincts selon l'ATP. Non seulement le trajet maritime ne relève pas du champ d'application de l'ATP, mais les trajets par la voie terrestre non plus s'ils ne supposent pas la traversée de frontières internationales. L'ATP ne s'applique qu'aux portions du transport total effectué par la voie terrestre, moyennant la traversée de frontières internationales.

13. Par exemple, il peut arriver que des marchandises soient chargées dans le sud de l'Allemagne, traversent la mer Baltique à bord d'un navire roulier, et soient finalement déchargées dans le nord de la Finlande. Un tel trajet peut dépasser les 3 000 km et peut durer plus de quatre jours mais, à cause de l'actuelle règle des 150 km, l'utilisation d'un engin ATP n'est pas obligatoire. En effet, seules les réglementations nationales s'appliqueraient.

14. Étant donné que des quantités considérables de denrées alimentaires sont transportées à destination et en provenance de Finlande par la mer Baltique et que ces marchandises sont généralement acheminées par des engins terrestres chargés sur des navires rouliers, la Finlande estime que la sécurité sanitaire des produits alimentaires ne saurait être garantie si l'on utilisait pour leur transport des engins n'ayant jamais satisfait aux prescriptions de l'ATP ou dont le classement ATP est échu.

15. Il est difficile de comprendre les raisons qui font qu'une opération de transport entre les mêmes points doive obligatoirement être effectuée dans un engin ATP si l'on choisit de faire le trajet par mer plutôt que par route. Ce genre de pratique crée des conditions d'inégalité entre les transporteurs en défavorisant ceux qui possèdent des engins adaptés et bien entretenus. Les sociétés de transport doivent certes tenir compte des différentes réglementations nationales, mais elles peuvent par ailleurs utiliser des engins de transport terrestre dont l'état porte à suspicion.

16. Les liaisons par navire roulier, qui sont fréquentes en mer Baltique, sont également possibles ou existent déjà aussi en Méditerranée, en mer du Nord, dans l'est de l'Atlantique et en mer Noire. Certaines de ces liaisons partent de pays qui ne sont ni Parties à l'ATP ni membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen et dont les réglementations nationales et les pratiques en matière de transport de denrées alimentaires diffèrent. Une augmentation du coût de l'énergie pourrait même encourager le recours aux trajets maritimes, lorsqu'ils existent.

17. La sécurité alimentaire est mieux assurée lors des trajets maritimes et des trajets par voie navigable si les engins de transport terrestre sont conformes à l'ATP. En effet, les conditions à bord des navires ou des bateaux de navigation intérieure ne sont pas toujours idéales pour le transport de denrées réfrigérées, à cause par exemple du risque de coupure de courant dans le port de chargement ou pendant le voyage.

IV. Simplification

18. La proposition de modification devrait permettre de faciliter la résolution des problèmes entre les sociétés de transport et les autorités compétentes en matière de transport international en réduisant le risque de problèmes lors des trajets maritimes ou des transports par voie navigable. Elle conduira à une amélioration de l'état général moyen du matériel utilisé pour le transport des denrées périssables et contribuera à assurer la sécurité alimentaire des denrées périssables.

19. Le texte proposé précise les prescriptions applicables en cas d'utilisation d'engins de transport terrestre sur des itinéraires comprenant un trajet maritime. Il dispose en effet qu'en cas d'utilisation d'engins de transport terrestre, ceux-ci seront toujours considérés comme conformes à l'ATP, indépendamment de la longueur du trajet effectué par la voie maritime ou par voie navigable.

20. Avec la suppression de l'exception en vigueur concernant les trajets maritimes, les dispositions de l'ATP seront plus faciles à lire et à comprendre, notamment s'agissant des sociétés de transport, des autorités de surveillance, des entreprises commerciales et des grossistes.

V. Conséquences économiques

21. L'application de la proposition ne devrait pas faire augmenter les coûts pour les transporteurs utilisant des engins de transport conformes à l'ATP. La demande de services impliquant l'application de l'actuelle règle des 150 km diminuerait vraisemblablement et tendrait à se reporter sur les transporteurs utilisant des engins de transport conformes à l'ATP ou des «conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques». Si la température des denrées alimentaires congelées est supérieure à -15 °C après un trajet maritime ou un transport par voie navigable, celles-ci doivent être utilisées le jour même ou le lendemain. Il est également possible qu'il faille détruire les denrées congelées si la température du chargement dépasse les -15 °C. Il est impossible de congeler des aliments après transport parce que cette pratique est interdite par les législations européenne et finlandaise. La destruction d'un chargement après un trajet maritime ou un trajet par voie navigable a des conséquences considérables pour les sociétés de transport, les usines agroalimentaires et les grossistes. Il existe un grand nombre de risques liés au transport contre lesquels il est difficile de s'assurer si les engins de transport terrestre ne sont pas conformes à l'ATP et si un enregistreur de température n'a pas enregistré la température à l'intérieur du chargement au cours du trajet. Souvent, les engins de transport terrestre peuvent se trouver au port sans alimentation électrique pendant quatre à six heures et il arrive que le système de refroidissement soit victime d'une défaillance au cours du trajet maritime. Il est donc essentiel que les engins de transport terrestre utilisés pendant les trajets maritimes et les trajets par voie navigable soient aussi conformes à l'ATP et que la température à l'intérieur des engins de transport soit maintenue au niveau nécessaire si l'alimentation électrique vient à faire défaut au port.

VI. Application effective

22. Le nouveau texte sera plus clair non seulement pour l'ensemble des entreprises, mais aussi pour les autorités de surveillance. Ces dernières ne seront plus obligées d'effectuer des visites d'inspection dans les sociétés de transport, chez les grossistes et dans les usines agroalimentaires. Actuellement, si la température des denrées est supérieure à -15 °C, un contrôle officiel doit être effectué afin de vérifier la température des denrées congelées après un trajet maritime.

23. Il est proposé de modifier l'exception concernant les «conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques» figurant à l'article 5 de l'ATP, de manière à ne pas bouleverser l'état actuel des choses concernant le statut de ces conteneurs. Les conteneurs devront être conformes aux définitions et normes énoncées à l'annexe 1 de l'ATP.

VII. Sécurité sanitaire des produits alimentaires

24. La sécurité sanitaire des produits alimentaires peut être menacée si l'engin frigorifique est victime d'une défaillance au cours du trajet maritime ou du transport par voie navigable ou si le conteneur est privé d'alimentation électrique au cours d'un transport routier entre le port et l'usine agroalimentaire ou entre l'usine et le port. Si la température des denrées congelées est supérieure à -15 °C, celles-ci doivent être utilisées le jour même ou le lendemain. Ces mêmes critères sont énoncés au paragraphe 15 i) de l'appendice 2 de l'annexe 2 de l'ATP.

25. La sécurité sanitaire des denrées réfrigérées est également un sujet de préoccupation car le développement microbien est très rapide si la température augmente de plus de 5 °C. Cela étant particulièrement vrai pour une température comprise entre +8 °C et +12 °C, le contrôle de la température est également très important pour les denrées réfrigérées. Si le produit est congelé (0 à -20 °C), la croissance des micro-organismes est impossible. Le véritable problème survient si la température est comprise entre +8 et +12 °C pour les denrées réfrigérées.

VIII. Proposition

Modifier les articles 3 et 5 de l'ATP comme suit. Les articles 1, 2, 4 et 6 à 20 restent inchangés.

Article 3

1. Les prescriptions mentionnées à l'article 4 du présent Accord s'appliquent à tout transport, pour compte d'autrui ou pour compte propre, effectué exclusivement – sous réserve des dispositions du paragraphe 2 du présent article – soit par chemin de fer, soit par route, soit par une combinaison des deux,

- de denrées surgelées et congelées,
- de denrées mentionnées à l'annexe 3 du présent Accord, même si elles ne sont ni surgelées ni congelées,

lorsque le lieu de chargement de la marchandise ou de l'engin qui la contient, sur véhicule ferroviaire ou routier, et le lieu où la marchandise, ou l'engin qui la contient, est déchargée d'un tel véhicule, se trouvent dans deux États différents et lorsque le lieu de déchargement de la marchandise est situé sur le territoire d'une Partie contractante.

~~Dans le cas de transports comprenant un ou plusieurs trajets maritimes autres que ceux visés au paragraphe 2 du présent article, chaque parcours terrestre doit être considéré isolément.~~

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux trajets maritimes **et aux transports par voies navigables intérieures de moins de 150 km**, à condition que les marchandises soient acheminées dans les engins utilisés pour le parcours ou les parcours terrestres, sans transbordement de la marchandise, et que ces trajets **maritimes ou transports par voies navigables intérieures** précèdent ou suivent un ou plusieurs ~~des transports terrestres nationaux visés au paragraphe 1 du présent article~~, ou soient effectués entre deux de ces transports.

3. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, les Parties contractantes pourront ne pas soumettre aux dispositions de l'article 4 du présent Accord le transport des denrées qui ne sont pas destinées à la consommation humaine.

Article 5

Proposition 1

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas aux transports terrestres effectués au moyen de conteneurs classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques, sans transbordement de la marchandise, à condition que ces transports soient précédés ou suivis d'un transport maritime ~~autre que l'un de ceux visés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord~~. **ou transport par voie navigable intérieure de plus de 150 km. Les conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques sont des conteneurs ayant une largeur extérieure maximale de 2,438 m et une capacité de gerbage de 192 000 kg à une accélération verticale de 1,8 g. Ces conteneurs sont construits conformément aux prescriptions nationales ou internationales pertinentes et répondent à des normes équivalentes ou supérieures à celles visées dans le présent Accord.**

Proposition 2

Les dispositions du présent Accord ne s'appliquent pas aux transports terrestres effectués au moyen de conteneurs **si un ou plusieurs de ces transports terrestres nationaux sont précédés ou suivis d'un trajet maritime ou d'un transport par voie navigable, à condition que les conteneurs soient construits conformément aux prescriptions nationales ou internationales pertinentes et répondent à des normes équivalentes ou supérieures à celles visées à l'annexe 1 du présent Accord** ~~classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques, sans transbordement de la marchandise, à condition que ces transports soient précédés ou suivis d'un transport maritime autre que l'un de ceux visés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord.~~

Note: Les articles 3 et 5 révisés s'appliquent douze mois après leur entrée en vigueur.