



Conseil économique et social

Distr. générale
6 août 2009
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-cinquième session

Genève, 27-30 octobre 2009

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP): propositions en suspens

Trajets maritimes et par voie de navigation intérieure – Propositions d'amendements aux articles 1^{er}, 2, 3 et 5 et à l'annexe 1 de l'ATP*

Communication du Gouvernement de la Finlande

Rappel des faits

1. À la soixante-troisième session du Groupe de travail du transport des denrées périssables (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 réunion, 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.

2. 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

* Le présent document est soumis conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2008-2012 (ECE/TRANS/2008/11, point 2.11 a)), qui prévoit l'«examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour».

(ECE/TRANS/WP.11/2008/2). Il a été convenu que, 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 sur les trajets maritimes 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. Les pays intéressés ont été priés de rejoindre le groupe, dirigé par la Finlande. Il a été suggéré que le groupe pourrait travailler par correspondance. Un premier projet de proposition a été envoyé par courrier électronique le 27 février et un second le 20 mai 2009. Les pays dont les noms suivent ont envoyé des observations: Danemark, Espagne, États-Unis d'Amérique, Royaume-Uni, Slovaquie et Suède.

Justification

3. Selon le libellé actuel de l'article 3 de l'ATP, si un parcours terrestre en engins de transport terrestre et sans transbordement de la marchandise est entrecoupé d'un trajet maritime d'au moins 150 km, chacun des parcours terrestres est considéré comme un parcours distinct. En d'autres termes, l'ATP ne s'applique aucunement à ce genre de transport international. À propos de l'article 3 de l'ATP, la Finlande souhaiterait proposer une augmentation de la longueur du trajet maritime et la définition d'une distance pour le transport par voie navigable, afin de combler cette lacune de l'ATP. La longueur du trajet maritime couverte par l'ATP serait donc inférieure à 1 500 km et pour le transport par voie navigable inférieure à 3 500 km. Autrement dit, la proposition devrait aussi prendre en considération les conteneurs classés comme maritimes à caractéristiques thermiques, ce qui entraînerait en outre une modification des articles 1^{er}, 2 et 5 et de l'annexe 1 de l'ATP.

4. 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. Un autre exemple de cas dans lequel l'ATP ne s'appliquerait pas est le transport terrestre de denrées périssables par conteneur maritime lorsque le voyage comprend un trajet maritime avant ou après, de plus de 150 km.

5. 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.

6. Il est difficile à comprendre les raisons qui font qu'une opération de transport entre les mêmes points doit 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.

7. Les liaisons par navire roulier, qui sont fréquentes en mer Baltique, existent 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 la Communauté 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. De plus, 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 et si les conteneurs maritimes utilisés satisfont aux normes énoncées à l'annexe 1 de 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.

Proposition

8. Ci-dessous, les passages des articles 1^{er}, 2, 3 et 5 et de l'annexe 1 qui ont été modifiés sont soulignés et les passages à supprimer apparaissent biffés. Quant aux articles 4 et 6 à 20 ainsi que les paragraphes 1 à 4 de l'annexe 1, ils sont inchangés.

Chapitre premier Engins de transport spéciaux

Article premier

En ce qui concerne le transport international des denrées périssables, ne peuvent être désignés comme engins «isothermes», «réfrigérants», «frigorifiques», ~~ou~~ «calorifiques» ou «conteneurs classés comme étant à caractéristiques thermiques» que les engins qui satisfont aux définitions et normes énoncées à l'annexe 1 du présent Accord.

Article 2

Les Parties contractantes prendront les dispositions nécessaires pour que la conformité aux normes des engins ferroviaires ou routiers mentionnés à l'article premier du présent Accord soit contrôlée et vérifiée conformément aux dispositions des appendices 1, 2, 3 et 4 de l'annexe 1 du présent Accord. Chaque Partie contractante reconnaîtra la validité des attestations de conformité délivrées, conformément au paragraphe 4 de l'appendice 1 de l'annexe 1 du présent Accord, par l'autorité compétente d'une autre Partie contractante. Chaque Partie contractante pourra reconnaître la validité des attestations de conformité délivrées, en respectant les conditions prévues aux appendices 1 et 2 de l'annexe 1 du présent Accord, par l'autorité compétente d'un État qui n'est pas Partie contractante.

Les conteneurs classés comme étant à caractéristiques thermiques doivent être fabriqués, soumis à des essais d'homologation de type et marqués par le fabricant conformément à la norme énoncée au paragraphe 5 de l'annexe 1 du présent Accord. Chaque Partie contractante doit reconnaître la validité des plaques de type délivrées conformément à ladite norme.

Chapitre II Utilisation des engins de transport spéciaux pour les transports internationaux de certaines denrées périssables

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 déchargé 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 de moins de ~~150 km~~ 1 500 km et aux trajets par voie navigable de moins de 3 500 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 précèdent ou suivent un ou plusieurs des transports terrestres 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 4 (inchangé)

Chapitre III **Dispositions diverses**

Article 5

~~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.~~

Les dispositions du présent Accord s'appliquent aussi au transport par mer ou par voie navigable de denrées périssables en conteneurs classés comme étant à caractéristiques thermiques si le trajet maritime est inférieur à 1 500 km ou si le trajet par voie navigable est inférieur à 3 500 km.

Les dispositions du présent article s'appliquent au transport terrestre en conteneurs classés comme étant à caractéristiques thermiques lorsque ce transport est précédé ou suivi d'un trajet maritime ou d'un trajet par voie navigable.

Articles 6 à 20 (inchangés)

Annexe 1

Définitions et normes des engins spéciaux pour le transport des denrées périssables

1 à 4 Inchangés

5. Nouveau paragraphe

6. Paragraphe modifié (ancien par. 5)

...

5. **Conteneur classé comme étant à caractéristiques thermiques.** Un conteneur à caractéristiques thermiques, fabriqué, soumis à des essais d'homologation de type et classé conformément à la norme ISO 1496-2 ou GOST R 50697-94 et en outre équipé d'une plaque de type permanente apposée par le fabricant. Cette plaque doit être libellée en langue anglaise, française ou russe et contenir au minimum les indications suivantes:

- Pays de fabrication;
- Nom et adresse du fabricant;
- Code de type;
- Indice de déperdition de la chaleur en W/K;
- Numéro de série;
- Mois/année de fabrication;
- Norme de référence.

6. **Dispositions transitoires.** Les dispositions applicables aux conteneurs classés comme étant à caractéristiques thermiques, énoncées aux articles 1^{er}, 2 et 5 et au paragraphe 5 de l'annexe 1, entreront en vigueur à l'expiration d'une période de trois ans, à compter de la date d'adoption de la présente proposition d'amendement par les Parties contractantes, conformément à l'article 18 du présent Accord.

Dispositions transitoires. Pendant une période de trois ans, à partir de l'entrée en vigueur du présent Accord, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de son article 11, le coefficient global de transmission thermique (coefficient K) pourra, en ce qui concerne les engins déjà en service à cette date, être égal ou inférieur à:

~~0,90 W/m².K pour les engins isothermes de la catégorie I_N, les engins réfrigérants de la classe A, tous les engins frigorifiques et les engins calorifiques de la classe A; et~~

~~0,60 W/m².K pour les engins réfrigérants des classes B et C et les engins calorifiques de la classe B.~~

~~De plus, après la période de trois ans indiquée au premier alinéa du présent paragraphe et jusqu'à ce que l'engin soit finalement retiré du service, le coefficient K des engins frigorifiques en question des classes B, C, E et F pourra n'être qu'égal ou inférieur à 0,70 W/m².K.~~

~~Toutefois, les présentes dispositions transitoires ne sauraient faire obstacle à l'application de réglementations plus strictes qui seraient prises par certains États pour les engins immatriculés sur leur propre territoire.~~