



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2008/3
25 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-quatrième session
Genève, 14-17 octobre 2008
Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

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

Propositions en suspens

Rapport de la réunion du groupe de travail informel sur les articles 3 et 5*

Communication du Gouvernement finlandais

Date, lieu et organisateur de la réunion

1. La réunion du groupe de travail informel, qui s'est tenue les 21 et 22 mai 2008, a été organisée par l'Office national finlandais de la sécurité alimentaire (Evira). Elle s'est déroulée au siège de l'Evira.

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

Participation

2. Les personnes suivantes ont participé à la réunion: M. Dahl (Danemark), M. Maunu, M. Rantti (Finlande), M. de Putter (Pays-Bas), M^{me} Sokolova, M. Davydov, M^{me} Filipenko (Fédération de Russie), M. Godál (Slovaquie), et M. Lawton (Royaume-Uni).

Ouverture de la réunion

3. M. Mikko Maunu (Evira) a ouvert la réunion. Le groupe a décidé que M. Mikko Maunu présiderait la réunion et que M. Pekka Rantti (MTT Testing and Standardization (Vakola)) en serait le secrétaire. M. Pekka Pakkala, ancien représentant de la Finlande auprès du WP.11 et M^{me} Maria Teirikko ont présenté l'Evira et ses activités.

Introduction

4. À sa soixante-troisième session (Genève, 12-14 novembre 2007), le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a examiné la proposition de la Finlande concernant la longueur des trajets maritimes visée à l'article 3 de l'ATP (ECE/TRANS/WP.11/2007/11). Cette proposition a été mise aux voix: 10 pays ont voté pour (Allemagne, Belgique, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Norvège, Pologne, Portugal, Suède), 2 ont voté contre (Espagne et Royaume-Uni) et 8 se sont abstenus (Danemark, États-Unis d'Amérique, Grèce, Irlande, Pays-Bas, République tchèque, Slovaquie, Ukraine). Le WP.11 est convenu qu'il fallait élaborer une proposition révisée et a décidé d'établir un groupe de travail informel chargé d'examiner toutes les incidences de la proposition, notamment les conséquences économiques du choix de telle ou telle distance (par exemple 1 500 km, 3 000 km, etc.), compte tenu également de l'article 5. Le groupe de travail informel aurait la Finlande pour chef de file. Le WP.11 a décidé que le groupe informel se réunirait à Helsinki en 2008.

5. Le WP.11 a également examiné le document ECE/TRANS/WP.11/2007/3 présenté par l'Association des transporteurs routiers des Pays-Bas, où il est demandé au WP.11 des précisions quant à l'applicabilité de l'ATP aux conteneurs réfrigérés. Le WP.11 a décidé que ce document devrait aussi être examiné par le groupe de travail informel.

6. Le 14 février 2008, la Finlande a invité les Parties contractantes à l'ATP et les organisations internationales à envoyer des propositions et d'autres documents pertinents à l'Autorité finlandaise de sécurité alimentaire (Evira) avant le 9 mai. Tous les documents ont été envoyés aux Parties contractantes et aux organisations internationales avant la réunion.

Documents

7. Les documents suivants ont été examinés: proposition de la Finlande (ECE/TRANS/WP.11/2007/11); document ECE/TRANS/WP.11/2007/3 de l'Association des transporteurs routiers des Pays-Bas; proposition de la Finlande pour le groupe de travail informel, articles 3 et 5; proposition de l'Espagne pour le groupe de travail informel, articles 3 et 5; et proposition de la Fédération de Russie pour le groupe de travail informel, article 3.

Justification

8. La réunion avait pour objet de chercher à résoudre les problèmes mis en évidence dans les documents ECE/TRANS/WP.11/2007/3 et ECE/TRANS/WP.11/2007/11 concernant l'applicabilité de l'ATP aux conteneurs maritimes et la longueur des trajets maritimes visée dans l'ATP.

9. La réunion avait pour but d'examiner la possibilité de modifier les articles 3 et 5 de l'ATP concernant le transport par mer sans que cela ait des répercussions sur le transport international en haute mer des conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques ou sur le statut qui est actuellement le leur dans le cadre de l'ATP.

10. La majorité du groupe a estimé que considérer séparément deux transports terrestres lorsqu'ils sont séparés par un trajet maritime d'au moins 150 km n'aide pas à atteindre le principal objectif de l'ATP, à savoir assurer la sécurité alimentaire. En outre, les opérateurs ne seraient plus sur un pied d'égalité dans la mesure où celui qui choisirait le ferry plutôt qu'un parcours terrestre pourrait utiliser des engins de transport d'un niveau technique moindre et/ou dans un état pire que celui qui est exigé par l'ATP. Depuis l'entrée en vigueur de l'ATP, de nombreux pays situés à proximité des mers Baltique, Méditerranée et Noire sont devenus Parties contractantes et une quantité importante de denrées alimentaires traverse la mer sur des distances bien supérieures à 150 km dans des engins de transport terrestre. Pour les membres du groupe, l'origine de la règle des 150 km n'était pas claire.

11. Il est difficile d'apporter une quelconque modification au texte actuel car cela entraînerait une modification des articles de l'ATP. Ces articles constituent la partie juridique de l'Accord; s'ils venaient à être modifiés, les Parties contractantes devraient donc approuver ces modifications et modifier en conséquence leur législation nationale. C'est pour cette raison que les propositions d'amendements aux articles doivent être bien expliquées et que les problèmes que cela risque de poser doivent être mis en évidence. Le groupe de travail informel s'est efforcé d'atteindre ces objectifs en procédant à un minimum de remaniements; il faut toutefois modifier à la fois l'article 3 et l'article 5 car ils renvoient l'un à l'autre.

12. L'article 5, tel qu'il est libellé actuellement, doit être ambigu puisqu'il est interprété de différentes manières par les Parties contractantes: certaines estiment par exemple qu'il est illégal de faire franchir des frontières à des conteneurs maritimes dans la partie terrestre du trajet qui suit un passage en mer. La modification vise aussi à clarifier ce point. Le représentant du Danemark a souligné que toute proposition d'amendement à l'ATP devrait être étayée par des documents et qu'il faudrait, avant que le Groupe de travail ne débâte de la proposition à l'étude, répondre aux questions suivantes:

a) Quels sont l'objet et l'origine de la règle des 150 km?

b) Comment le champ d'application de l'ATP devrait-il être interprété en ce qui concerne les différentes combinaisons de transport international terrestre et de transport international maritime?

c) Quels documents étayaient l'idée qu'un problème important se pose lorsque le transport maritime est supérieur à 150 km et que, par conséquent, la règle des 150 km ne devrait plus figurer dans l'ATP.

13. Le représentant du Danemark a estimé qu'il n'était pas réaliste d'espérer parvenir à un accord au sein du WP.11 avant qu'il ne soit répondu à ces questions. À son avis, c'est au secrétariat qu'il incombait de trouver les documents et d'établir les réponses aux questions a) et b) en vue d'étayer la modification de l'ATP. Les représentants de la Finlande se sont demandé si de tels documents existaient.

14. Le représentant du Danemark a estimé que la réunion avait un caractère technique et que ses conclusions ne sauraient être considérées comme juridiquement contraignantes pour les Parties contractantes.

Proposition concernant l'article 3 de l'ATP

15. Le groupe de travail informel a examiné la signification du texte actuel. Il a été noté qu'au regard de l'ATP, plusieurs cas de figure pouvaient être mis en évidence en fonction, d'une part, des frontières franchies avant et après le trajet maritime et, d'autre part, de la longueur du trajet maritime. Il a été noté qu'un transport international effectué avec des engins de transport terrestre et sans transbordement des marchandises, qui commence par un parcours terrestre dans un pays donné, se poursuit par un parcours maritime de plus de 150 km et se termine après un parcours terrestre dans un autre pays, se situe totalement en dehors du champ d'application de l'ATP.

16. Les représentants de la Finlande ont précisé qu'il n'était pas dans l'intention de la Finlande d'empêcher l'utilisation de conteneurs classés en tant que maritimes à caractéristiques thermiques. Toutefois, le matériel de transport terrestre qui ne satisfait pas aux prescriptions de l'ATP ne devrait plus pouvoir être utilisé pour des transports terre-mer-terre comme c'est le cas actuellement lorsqu'on applique la règle des 150 km énoncée à l'article 3. En effet, cette pratique n'est pas conforme à l'esprit de l'ATP, à savoir améliorer la sécurité alimentaire. Elle empêche également que les opérateurs soient placés sur un pied d'égalité.

17. Les représentants de la Fédération de Russie ont décrit la situation qui prévalait dans leur pays et ont souligné combien il importait de maintenir la sécurité alimentaire.

18. Le groupe a également fait observer qu'il apparaissait à la lecture du paragraphe 1 de l'annexe 2 et du paragraphe 1 de l'annexe 3, tels qu'ils sont libellés actuellement, qu'il n'est pas nécessaire de spécifier le type de matériel utilisé: «... *l'engin de transport doit être choisi et utilisé de telle manière que pendant le transport la température la plus élevée des denrées en tout point de la cargaison ne dépasse pas la température indiquée*». Cela montre que les engins ATP (par exemple les véhicules eutectiques) ne conviennent pas tous pour les trajets maritimes (longs).

19. Au terme d'un débat animé, le groupe a accepté la proposition ci-après visant à modifier le paragraphe 2 de l'article 3 présentée par la Finlande dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/2:

«2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux trajets maritimes ~~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 précèdent ou suivent un ou plusieurs des transports terrestres visés au paragraphe 1 du présent article, ou soient effectués entre deux de ces transports.».

20. Le groupe a également examiné la variante suivante:

«2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux trajets maritimes ~~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. La longueur du trajet maritime doit être inférieure à 150 km, sauf dans les cas où la marchandise est transportée dans un engin calorifique ou un engin frigorifique dont les dispositifs thermiques sont alimentés/appuyés par le navire transporteur 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.».

Proposition concernant l'article 5 de l'ATP

21. Le groupe s'est rendu compte qu'il n'était pas possible d'amender l'article 3 sans amender également l'article 5. Il a estimé que le libellé actuel de l'article 5 était ambigu. La discussion a également porté sur l'existence de conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques qui ne sont pas conformes à la norme ISO 1496-2 ou qui ne sont pas certifiés ATP. Le groupe a décidé de demander au WP.11 comment il devait procéder.

22. Les représentants de la Fédération de Russie ont indiqué qu'ils souhaiteraient voir apporter à l'article 5 une modification en vertu de laquelle les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques fabriqués conformément à la norme ISO 1496-2 devraient satisfaire aux prescriptions de l'ATP six années après leur date de fabrication. Ils ne souhaiteraient pas qu'une distinction soit faite entre les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques et les autres conteneurs à caractéristiques thermiques. Un débat s'en est suivi au terme duquel les participants sont arrivés à la conclusion que l'établissement d'un lien entre la norme ISO 1496-2 et l'ATP, et la classification ATP des conteneurs ISO vieux de six ans sans soumettre chaque conteneur à des essais de capacité d'isolation et de réfrigération étaient pratiquement impossibles.

23. À l'issue d'un débat, il a été décidé que la proposition suivante tendant à modifier l'article 5 et figurant dans le document ECE/TRANS/WP.11/2008/2 serait présentée par la Finlande:

«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 d'au moins 150 km autre que l'un de ceux visés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord.».

24. Plutôt que de renvoyer au paragraphe 2 de l'article 3, on mentionne la longueur du transport maritime («au moins 150 km»). Ainsi, la modification de l'article 3 n'a pas d'incidence sur le statut des conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques.

Conteneurs classés conformément à la norme ISO 1496-2

25. Le groupe a été informé que la norme ISO 1496-2 était en cours de révision et qu'un nouveau projet était disponible.

Document ECE/TRANS/WP.11/2007/3 présenté par l'Association des transporteurs routiers des Pays-Bas

26. La majorité du groupe a estimé qu'il devrait être possible de transporter des conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés venant d'effectuer un trajet maritime jusqu'à leur destination finale sur le territoire d'une partie contractante à l'ATP ou jusqu'au port où ils seront embarqués pour un autre trajet maritime.

27. L'argument en faveur de la possibilité d'autoriser le transport dans des conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés est le suivant: le transbordement des marchandises dans des engins agréés ATP avant ou après un trajet maritime accroîtrait le risque de contamination dû à des modifications de la température du transport tandis que, de l'avis général, les conteneurs thermiques, du moins ceux qui ont été classés et fabriqués conformément à la norme ISO 1496-2, sont capables de maintenir les conditions de transport de la même manière que les engins agréés ATP.

28. Le texte actuel de l'article 5 de l'ATP peut être interprété de deux manières si les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés sont utilisés pour un transport comprenant un parcours maritime et un parcours terrestre:

- Les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés peuvent être utilisés pour un transport international terrestre et aucune prescription de l'ATP ne s'applique, ou
- Les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés n'entrent pas dans le champ d'application de l'ATP et peuvent être transportés uniquement à l'intérieur du pays où le navire est chargé ou déchargé.

29. Même si l'article 5 semble avoir été rédigé pour être interprété de la première manière, on n'a trouvé dans les documents officiels ou dans les rapports aucun élément qui vienne étayer l'une ou l'autre des deux interprétations. On peut donc en conclure que le texte peut être interprété de deux manières et que cette ambiguïté doit donc être levée.

30. Le groupe a également examiné une proposition d'amendement visant à introduire une disposition selon laquelle les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés devraient être conformes à la norme ISO 1496-2. Des éclaircissements avaient déjà été apportés à ce sujet, sur la base d'une proposition de l'Espagne, dans le cadre d'un commentaire figurant

dans le Manuel ATP. L'intérêt que présente cette spécification des conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques tient à l'évolution récente des conteneurs réfrigérés.

Cabotage et navigation en haute mer

31. Les personnes qui ont rédigé l'article 5 avaient peut-être présents à l'esprit les transports maritimes de longue distance dans des conteneurs réfrigérés ISO 1496-2. Or la situation a évolué avec l'apparition de nouveaux conteneurs réfrigérés qui n'entrent pas dans le champ d'application de cette norme et qui sont généralement connus sous le nom de conteneurs réfrigérés de 45 pieds (ce qui correspond à la largeur des palettes de cette dimension). Cette largeur, supérieure à celle des conteneurs ISO 1496, est particulièrement bien adaptée aux opérations de cabotage le long des côtes européennes. Le principal problème est que les spécifications, notamment en matière d'isolation, sont déterminées par l'acheteur du conteneur plutôt que par une norme telle que la norme ISO 1496-2.

Conteneurs réfrigérés pour palettes de 45 pieds

32. Les conteneurs de 45 pieds ont été introduits il y a environ six ans et sont de plus en plus utilisés. Ils ont été spécialement conçus pour le transport multimodal en Europe. Grâce à leurs dimensions intérieures (2,44 m sur 13,28 m) ils offrent un espace de chargement comparable à celui d'un semi-remorque et peuvent accueillir 33 Euro palettes. Ces conteneurs présentent un seul désavantage: le poids à vide de l'ensemble conteneur/véhicule porteur est plus élevé. Les coins avant du conteneur sont à angle droit afin que le véhicule routier satisfasse, dans l'Union européenne, aux prescriptions relatives à la longueur maximale et puisse bénéficier des exemptions concernant cette longueur. Les conteneurs 45 pieds sont équipés de leur propre dispositif frigorigène qui peut être électrique ou diesel/électrique.

33. L'utilisation des conteneurs 45 pieds ces six dernières années repose sur l'interprétation de l'article 5 de l'ATP selon laquelle les conteneurs maritimes à caractéristiques thermiques classés peuvent être utilisés dans un transport comprenant un trajet maritime (de plus de 150 km) et un trajet terrestre (international) en dehors du champ d'application de l'ATP.

34. Introduire une disposition selon laquelle seuls les conteneurs réfrigérés ISO 1496-2 peuvent être utilisés reviendrait à paralyser l'ensemble des transports de ce type. Ces conteneurs étant conçus pour les transports terrestres combinés route/rail, le groupe a estimé qu'ils devraient être considérés comme des engins ATP et traités comme tels.

35. Le groupe a examiné le schéma du report modal et du cabotage, qui est encouragé par l'Union européenne pour limiter la pollution et les embouteillages liés à la circulation routière, et a estimé qu'il fallait réexaminer le champ d'application de l'ATP, qui est actuellement limité aux transports terrestres par route et par rail. La question se pose en effet de savoir s'il conviendrait de l'étendre au transport par voie navigable et au cabotage afin que les choses soient bien claires pour les utilisateurs.

36. Le groupe n'est pas arrivé à une conclusion en ce qui concerne la marche à suivre en la matière. C'est au WP.11 qu'il appartiendra de le faire dès que possible.

37. Le Groupe a estimé qu'il ne devrait y avoir aucune incidence économique en ce qui concerne la classification des conteneurs maritimes pour les opérateurs qui travaillent en respectant l'esprit de l'ATP et de l'ISO.

Autres questions

38. Le groupe informel a décidé qu'il devrait être rendu compte des conclusions de sa réunion à la réunion de la sous-commission D2 (CERTÉ) de l'Institut international du froid, qui se tiendra les 5 et 6 juin 2008 à Prague.

39. Le groupe a également examiné la question de l'utilisation des instruments de contrôle de la température sans fil conformément à la norme EN 12830. Le représentant de la Finlande a fait observer que soumettre les instruments sans fil à des essais conformément au règlement 37/2005 de la Commission posait quelques problèmes. Un laboratoire d'essais finlandais a posé les questions suivantes à l'Evira. Ces questions devraient faire l'objet d'un débat au sein du WP.11 à Genève et les résultats de ce débat devraient figurer dans le rapport de la session et être communiqués aux Parties contractantes et à la Commission européenne.

- En ce qui concerne la compatibilité électromagnétique (propriétés et évaluation), quelle norme convient-il d'appliquer? La norme EN 12830 se réfère aux normes EN 50081-1 et 50082-1 qui ont été remplacées par les normes EN 61000-6-3 et -6-4.
- On trouve aussi dans la norme EN 12830 l'expression «ou toute autre norme spécifique s'il y a lieu». Est-il possible d'utiliser les normes de la série EN 301489?
- Faut-il tenir compte de la Directive 2004/104/CE sur la compatibilité électromagnétique en ce qui concerne les véhicules à moteur?
- Faut-il tenir compte des propriétés de l'instrument en tant que terminal radio? La norme EN 12830 est muette sur ce point. Les prescriptions applicables à ces dispositifs figurent dans la Directive 1999/5/CE concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications.
- Faut-il tenir compte des risques liés à l'électricité? La Directive 1999/5/CE énonce des prescriptions de sécurité électrique sans tenir compte de la tension de fonctionnement. Quelle norme faut-il appliquer, la norme EN 60950-1 ou une autre norme?

Adoption du rapport

40. Le groupe de travail informel a adopté le projet de rapport établi par le secrétariat.

Visite technique

41. Le groupe de travail a visité une entreprise privée de distribution d'engins frigorifiques (Suomen Kuljetuslaite Oy) ainsi qu'une station d'essais ATP pour le renouvellement des agréments.