



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.11/2008/2
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

**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

Articles 3 et 5¹

Communication du Gouvernement finlandais

Rappel des faits

1. À la soixante-troisième session du WP.11, la Finlande a proposé de modifier l'article 3 de l'ATP (voir le document ECE/TRANS/WP.11/2007/11). Sa proposition portait sur la longueur des trajets maritimes visée au paragraphe 2 de l'article 3. Lors de la réunion, il est apparu qu'à l'évidence, la proposition ne pouvait pas être acceptée en l'état. Aussi les participants ont-ils créé 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. Le groupe, présidé par la Finlande, s'est réuni à Helsinki les 21 et 22 mai 2008. Les représentants des pays ci-après étaient présents: Danemark,

¹ 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)), au titre de l'«Examen des propositions d'amendement concernant l'ATP pour assurer sa nécessaire mise à jour».

Fédération de Russie, Finlande, Pays-Bas, République slovaque et Royaume Uni. La Finlande a établi la nouvelle proposition ci-dessous sur la base des travaux du groupe de travail informel, dont le rapport est publié sous la cote ECE/TRANS/WP.11/2008/3.

2. La Finlande et le groupe de travail informel souhaiteraient faire remarquer qu'il est particulièrement difficile d'apporter des modifications aux articles de l'ATP car ceux-ci constituent la partie juridique de l'Accord et que par conséquent, tout changement doit être approuvé au plan juridique et entraîne des modifications de la législation interne des Parties contractantes. Cependant, ces modifications sont absolument nécessaires, comme indiqué ci-dessous.

3. La Finlande souhaiterait aussi souligner que les propositions d'amendements ne visent à modifier ni le statut ni l'utilisation des «conteneurs classés en tant que maritimes» visés à l'article 5 de l'ATP. Étant donné que les articles 3 et 5 de l'ATP sont intrinsèquement liés, il convient, si l'on modifie l'article 3, de modifier également l'article 5 pour ne pas en modifier le sens.

Justification

4. Selon le texte actuel de l'article 3 de l'ATP, si des parcours terrestres dans des engins de transport terrestre et sans transbordement de la marchandise sont entrecoupés d'un trajet maritime d'au moins 150 km, chaque parcours terrestre est considéré isolément. Cela signifie que l'ATP ne s'applique en aucun cas aux transports internationaux dans des engins de transport terrestre, où les parcours terrestres ne supposent pas de franchissement de frontières mais sont entrecoupés d'un trajet maritime d'au moins 150 km.

5. Par exemple, les marchandises peuvent être chargées dans le sud de l'Allemagne, puis traverser la Baltique à bord d'un navire roulier avant d'être finalement déchargées dans le nord de la Finlande. Au total, ce trajet peut dépasser les 3 000 km et durer plus de quatre jours, mais en raison de la «règle des 150 km» en vigueur, l'utilisation d'un engin ATP n'est pas requise. Seules les réglementations nationales s'appliquent.

6. Du fait que de nombreuses denrées alimentaires sont transportées en et de Finlande par la mer Baltique et que l'on utilise généralement pour leur transport terrestre des navires rouliers, la Finlande estime que la sécurité sanitaire des produits alimentaires ne saurait être garantie si l'on utilise pour leur transport un engin n'ayant jamais satisfait aux prescriptions de l'ATP ou dont le classement ATP est échoué.

7. Il est difficile de comprendre les raisons qui imposent qu'une opération de transport entre exactement les mêmes points soit effectuée dans un engin ATP si l'on choisit de faire le trajet par la mer plutôt que par la route. Ce genre de pratique instaure également des inégalités entre les transporteurs et pénalise ceux qui possèdent des engins adéquats et bien entretenus.

8. Il arrive aussi que des liaisons par navires rouliers, qui sont fréquentes en mer Baltique, soient possibles ou utilisées 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 parties ni à l'ATP, ni à la CE, ni à l'Espace économique européen (EEE) et qui possèdent diverses réglementations et pratiques nationales pour le transport des denrées alimentaires. La hausse du coût de l'énergie pourrait même favoriser le recours aux trajets maritimes, lorsque ceux-ci sont possibles.

Proposition

9. Il est proposé de modifier le texte actuel de l'article 3 en supprimant le membre de phrase «de moins de 150 km» du paragraphe 2.

Projet de nouveau paragraphe 2 de l'article 3 de l'ATP (le texte à supprimer est ~~biffé~~):

«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.».

10. Pour ne pas modifier le sens de l'article 5, il est proposé de remplacer le renvoi aux dispositions de l'article 3 par «d'au moins 150 km».

Projet de nouvel article 5 de l'ATP (le texte à supprimer est ~~biffé~~ et le nouveau texte est souligné):

«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.~~».



Carte de la mer Baltique.
Longueur des trajets maritimes entre la Finlande et l'Allemagne (environ 1 100 km), entre la Finlande et la Pologne (environ 800 km), et entre la Finlande et la Suède (environ 470 km).
