



**PROGRAMME MIXTE FAO/OMS SUR LES NORMES ALIMENTAIRES**

**COMITÉ DU CODEX SUR LES GRAISSES ET LES HUILES**

Vingt-deuxième session  
Penang (Malaisie), 21-25 février 2011

**CODE D'USAGES POUR L'ENTREPOSAGE ET LE TRANSPORT DES HUILES ET  
GRAISSES COMESTIBLES EN VRAC**

**PROJET DE CRITÈRES POUR ÉVALUER L'ACCEPTABILITÉ DES SUBSTANCES EN VUE DE  
LEUR INCLUSION DANS UNE LISTE DE CARGAISONS PRÉCÉDENTES ACCEPTABLES**

**OBSERVATIONS À L'ÉTAPE 6**

**BRÉSIL**

Le Brésil approuve l'inclusion de critères dans le Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac. En ce qui concerne le critère 2, le Brésil estime qu'il est extrêmement important que le Codex définisse une procédure transparente, fondée sur la science, ouverte à tous les membres du Codex, permettant d'évaluer la sécurité sanitaire des substances figurant sur les listes proposées et pour lesquelles il n'a pas été fixé de DJA numérique ou « non spécifiée » **afin d'éviter que les pays adoptent des procédures différentes.**

**COLOMBIE**

**2.1.3 Contamination**

Au point 3, supprimer "à moins que l'allergène alimentaire identifié puisse être éliminé de manière adéquate par transformation ultérieure de la graisse ou de l'huile pour son utilisation finale".

En effet, il n'est pas possible de savoir quelle sera la meilleure méthode d'élimination et si le propriétaire du produit dispose des équipes nécessaires pour effectuer le processus pertinent. De plus, comment garantir que le processus sera effectué dans l'objectif d'éliminer l'allergène.

**UNION EUROPÉENNE**

L'Union européenne (UE) tient à saisir l'occasion qui lui est donnée de soumettre ses observations sur le "projet d'amendement au Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac: critères pour évaluer les substances en vue de leur inclusion dans une liste de cargaisons précédentes acceptables".

L'UE appuie énergiquement pour que le Codex Alimentarius établisse les critères permettant d'évaluer les substances en vue de leur inclusion dans une liste de cargaisons précédentes acceptables étant donné l'importance qu'ils revêtent pour garantir la protection de la santé des consommateurs.

L'UE appuie l'amendement proposé au Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac pour adoption définitive par la Commission du Codex Alimentarius à sa trente-quatrième session.

**JORDANIE**

La Jordanie approuve ce Code international et souhaite formuler l'observation suivante:

Nous pensons que, outre la contamination, il existe deux autres facteurs susceptibles d'endommager les graisses et les huiles comestibles pendant le stockage et le transport, à savoir l'oxydation et l'hydrolyse. Nous recommandons donc d'examiner ces deux points dans le cadre de ce Code d'usages.

## PHILIPPINES

Les Philippines proposent les révisions suivantes:

## CRITÈRE 1

Version actuelle	Amendement proposé
La substance est transportée/entreposée dans un système judicieusement conçu; avec des programmes de nettoyage adaptés, y compris la vérification de l'efficacité du nettoyage entre les cargaisons, suivis de procédures efficaces d'inspection et d'enregistrement.	La substance est transportée/entreposée dans un système judicieusement conçu; avec des programmes de nettoyage <del>adaptés</del> <b>approuvés</b> , y compris la vérification de l'efficacité du nettoyage entre les cargaisons, suivis de procédures efficaces d'inspection, d' <b>analyse, chaque fois que cela paraît nécessaire</b> , et d'enregistrement, <b>comme citées à la Section 4.4.6 du Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac.</b>

**Justification:** « approuvé » implique la décision incontestable de tous ceux intervenant dans les programmes de nettoyage actuels, tout particulièrement si le matériel à entreposer est déclaré spécifiquement comme étant entreposé dans un “ système judicieusement conçu ”.

Le membre de phrase inséré prévoit le cas où il est nécessaire de prélever des échantillons pour analyse afin de vérifier, le cas échéant, si la teneur ou limite autorisée d'une substance est dépassée, mais seulement lorsqu'une analyse est demandée ou présumée nécessaire.

Le fait de citer la section correspondante du Code d'usages donne des références spécifiques qui permettent d'exclure toute interprétation personnelle du terme “approprié”.

## CRITÈRE 2

Version actuelle	Amendement proposé
Les résidus de la substance dans la cargaison suivante de graisse ou d'huile ne devraient pas avoir d'effets nuisibles sur la santé humaine. La DJA (ou DJT) de la substance devrait être supérieure ou égale à 0,1 mg/kg de poids corporel/jour. Les substances pour lesquelles il n'existe pas de DJA (ou de DJT) numérique devraient être évaluées au cas par cas.	Les résidus de la substance dans la cargaison suivante de graisse ou d'huile ne devraient pas avoir d'effets nuisibles sur la santé humaine. La <b>dose journalière admissible (DJA)</b> ou la <b>dose journalière tolérable (DJT)</b> de la substance devrait être supérieure ou égale à 0,1 mg/kg de poids corporel/jour. Les substances pour lesquelles il n'existe pas de DJA (ou de DJT) numérique devraient être évaluées au cas par cas <b>à l'aide des évaluations correspondantes du JECFA ou d'autres documents scientifiques disponibles.</b>

**Justification:** le membre de phrase ajouté souligne la nécessité de fonder les évaluations sur des données acceptées au plan international.

## CRITÈRE 5

	Critère proposé
	Disponibilité de méthodes d'analyse permettant de vérifier la présence de très faibles quantités de résidus ou l'absence de contamination dans les huiles et les graisses.

**Justification:** les critères du CCFO n'indiquent pas de méthodes d'analyse pour évaluer les substances sans DJA (ou DJT) numérique connue.

## ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

Les États-Unis d'Amérique ont le plaisir de formuler les observations suivantes en réponse à la lettre circulaire CL 2010/31-FO concernant le Projet d'amendement au Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac: critères pour évaluer les substances en vue de leur inclusion dans une liste de cargaisons précédentes acceptables (ALINORM 09/32/17, par. 55 et Annexe III) et le projet d'amendement à la Norme Codex pour les huiles végétales portant un nom spécifique: inclusion de la stéarine de palmiste et de l'oléine de palmiste (par. 85, Annexe IV) pour examen par le Comité sur les huiles et les graisses (CCFO), à sa vingt-deuxième session.

### OBSERVATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

Les États-Unis d'Amérique continuent d'être très préoccupés par l'aspect pratique de l'établissement et de la mise à jour d'une liste de cargaisons précédentes acceptables pour le transport en vrac de graisses et d'huiles comestibles. Nous approuvons que le Codex définisse des critères concernant les cargaisons précédentes acceptables, avec les révisions décrites ci-dessus. Nous estimons que l'établissement de critères fondés sur les résultats est le meilleur moyen de protéger la santé des consommateurs et de promouvoir des pratiques de commerce loyales.

### OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

#### SECTION 2.1.3 PROPOSÉE:

Les États-Unis d'Amérique proposent de supprimer à la Section 2.1.3 la référence aux listes de cargaisons précédentes acceptables. De plus, les États-Unis d'Amérique proposent d'ajouter un nouveau critère n° 2 pour traiter la question de savoir si une substance utilisée en tant que cargaison préalable peut être analysée et si elle est éliminée par transformation ultérieure de la graisse ou de l'huile. Les critères 2, 3, et 4 seraient renumérotés 3, 4 et 5 respectivement. Le nouveau libellé du texte serait le suivant:

#### “2.1.3 Contamination

Une contamination indésirable peut résulter de la présence de résidus d'une substance ayant séjourné précédemment dans les installations, d'impuretés, d'eau de pluie ou d'eau de mer ou de l'introduction accidentelle d'un produit différent. Dans les installations de stockage et à bord des navires, il est parfois difficile d'assurer la propreté des vannes et des conduites, surtout si elles sont communes à plusieurs réservoirs. La contamination peut être évitée par des installations bien conçues, un nettoyage de routine approprié, un service d'inspection efficace et, ~~à bord des navires, par le transport des huiles dans des réservoirs séparés dont les précédentes cargaisons sont inscrites sur la liste Codex de cargaisons précédentes acceptables figurant à l'Annexe 2 du présent Code. La contamination peut aussi être évitée~~ par le rejet des réservoirs où la dernière cargaison transportée fait partie de la liste Codex de cargaisons précédentes directes interdites figurant à l'Annexe 3 du présent Code. Les cargaisons précédentes ne figurant pas sur les listes Codex de cargaisons ~~acceptables ou~~ interdites ne seront utilisées que sur autorisation des autorités compétentes des pays importateurs.

~~En attendant que les deux listes soient définitivement mises au point, les opérateurs peuvent trouver les listes et des données utiles dans la bibliographie figurant à l'Annexe 4~~

Quand elles évaluent l'acceptabilité d'une substance comme cargaison précédente, les autorités compétentes doivent considérer les critères ci-après:

1. La substance est transportée/entreposée dans un système judicieusement conçu; avec des programmes de nettoyage adaptés, y compris la vérification de l'efficacité du nettoyage entre les cargaisons, suivis de procédures efficaces d'inspection et d'enregistrement.
2. Il existe une méthodologie d'analyse capable de détecter la substance dans la graisse ou l'huile comestible. Il faut examiner si la substance est présente dans la graisse ou l'huile comestible ou si elle sera éliminée par transformation ultérieure de la graisse ou de l'huile.
3. Les résidus de la substance dans la cargaison suivante de graisse ou d'huile ne doivent pas avoir d'effets nuisibles sur la santé humaine. La DJA (ou DJT) de la substance doit être supérieure ou égale à 0,1 mg/kg de poids corporel/jour. Les substances pour lesquelles il n'existe pas de DJA (ou de DJT) numérique doivent être évaluées au cas par cas.

4. La substance ne doit pas être ou contenir un allergène alimentaire connu, à moins que l'allergène alimentaire identifié puisse être éliminé de manière adéquate par transformation ultérieure de la graisse ou de l'huile pour son utilisation finale.
5. La plupart des substance ne réagissent pas avec des graisses et des huiles comestibles dans des conditions normales de transport et d'entreposage. Toutefois, si la substance réagit avec des graisses et des huiles comestibles, tous les produits réactionnels doivent être conformes aux critères 2 et 3".

## DISCUSSION

Les États-Unis d'Amérique ne voient aucun inconvénient à l'inclusion dans le Code d'usages des critères qui permettraient aux pays de déterminer l'acceptabilité de cargaisons précédentes. Cependant, ces critères sont réservés à l'usage des pays.

1. Le Comité du Codex sur les graisses et les huiles (CCFO) n'est pas compétent pour évaluer la sécurité sanitaire des cargaisons précédentes contaminantes. Cette compétence relève des autorités nationales concernées. L'évaluation des effets nocifs sur la santé humaine en fonction d'une DJT ou d'une DJA à laquelle il est fait référence dans le critère n° 2, relève de la compétence des pays et du JECFA. En l'absence d'évaluation toxicologique du JECFA pour chaque substance acceptable proposée, la compétence incombe aux pays.
2. Les critères sont incomplets car il manque un élément important, à savoir si la substance de la cargaison précédente peut être effectivement analysée dans le produit fini ou si elle est éliminée par le raffinage ou la transformation ultérieure de la graisse ou de l'huile. Dans la pratique, ces facteurs sont pris en compte lorsqu'on détermine le caractère approprié d'une cargaison précédente. Ces éléments doivent faire partie des critères. Le nouveau critère n° 2 proposé ci-dessus permettrait de résoudre ces problèmes.
3. Le Code d'usages n'est pas l'instrument approprié pour élaborer et tenir à jour une liste positive de cargaisons précédentes acceptables. Une liste de ce type est lourde et ne peut pas être aisément modifiée en cas de nouvelle information toxicologique. Le CCFO se réunit tous les deux ans. Les amendements à cette liste pourraient nécessiter plusieurs sessions et s'étaleraient sur plusieurs années. La longue expérience acquise avec la liste positive proposée actuelle en est un exemple. Une liste qui ne peut être mise à jour rapidement pour tenir compte de l'évolution des marchés des graisses et des huiles comestibles est inadaptée aux besoins des consommateurs, des gouvernements nationaux et de l'industrie, car elle deviendrait rapidement "stagnante", et potentiellement dangereuse si de nouvelles données confirmaient l'existence d'un risque grave pour la santé lié à une cargaison précédente figurant sur une telle liste acceptable. Une liste "stagnante" ne sert pas à la mission du Codex qui est de protéger la santé des consommateurs et d'assurer la loyauté des pratiques suivies dans le commerce. Elle peut aussi avoir des effets nocifs pour la santé humaine car les consommateurs risqueraient ainsi d'accéder à des huiles et des graisses comestibles qui ne sont pas sûres. Les pays sont à même de réviser rapidement l'évaluation en cas de modification des données toxicologiques.
4. Les substances figurant sur les listes proposées actuellement n'ont pas été révisées selon un processus transparent ou à l'aide des critères proposés ci-dessus. La plupart des substances de la liste Codex des cargaisons précédentes acceptables à l'étape 6 ou 3 ne répondent pas au projet de critère proposé n° 2. L'annexe 1 met en parallèle (sur la base de données établies en 2007) les 113 substances des listes Codex et les analyses des DJA des additifs alimentaires du JECFA. Sur les 113 substances, 53 n'ont pas été évaluées par le JECFA, ou n'ont pas de DJA; et seulement 36 d'entre elles ont été déclarées sans danger dans les conditions actuelles d'utilisation en tant qu'arômes.

En raison de ce qui précède, les États-Unis d'Amérique sont favorables à l'inclusion du projet de critères avec les modifications susmentionnées, mais sont opposés à l'inclusion dans le Code d'usages de toute liste positive de cargaisons précédentes acceptables.

## ANNEXE 1 – INFORMATIONS ÉLABORÉES EN 2007

Cargaisons précédentes et DJA correspondante du JECFA					
SIN	JECFA Numéro arôme	Substance	DJA - JECFA	OBSERVATIONS RELATIVES AUX DJA	Étape
260	0081	Acide acétique	Non limitée. Pas de risque pour la santé lorsqu'il est utilisé comme arôme	DJA de groupe pour l'acide acétique et ses sels de potassium et de sodium	6
		Anhydride acétique		Pas évalué	6
	0139	Acétone	Limitée par les BPF (provisoire)	Pas de risque pour la santé, sur la base des niveaux actuels d'ingestion lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Huiles acides et acides gras (distillats) – dérivés d'huiles ou de graisses animales, marines ou végétales		Pas évalué	6
527		Hydroxyde d'ammonium	Non limitée		6
452(v)		Polyphosphate d'ammonium	DJMT 70 mg/kg de poids corporel/jour	Exprimé en phosphore, toutes sources confondues	6
		Huiles et graisses animales, marines et végétales (y compris les huiles et graisses hydrogénées) – à l'exception de l'huile du mésocarpe de la noix de cajou et de la résine liquide		Pas évalué	6
901		Cire d'abeille – blanche	Acceptable	Utilisations actuelles (en tant qu'agent de démoulage et d'enrobage dans les produits de boulangerie, agent d'enrobage sur les fruits frais et congelés, agent d'enrobage sur les confiseries, agent de charge pour les arômes, et comme l'une des composantes de la base de chewing- gum) ne posent pas de problème toxicologique	6
901		Cire d'abeille – jaune	Acceptable	Utilisations actuelles (en tant qu'agent de démoulage et d'enrobage dans les produits de boulangerie, agent d'enrobage sur les fruits frais et congelés, agent d'enrobage sur les confiseries, agent de charge pour les arômes, et comme l'une des composantes de la base de chewing- gum) ne posent pas de problème toxicologique	6

Cargaisons précédentes et DJA correspondante du JECFA					
SIN	JECFA Numéro arôme	Substance	DJA - JECFA	OBSERVATIONS RELATIVES AUX DJA	Étape
	0025	Alcool benzylique (qualité pharmaceutique et qualité « réactif »)	Pas de risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		1,3-butanediol	0-4 mg/kg de poids corporel/jour		6
		1,4-butanediol		Pas évalué	6
	0127	Acétate de n-butyle	Pas de risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Acétate de sec-butyle		Pas évalué	6
		Acétate de tert-butyle		Pas évalué	6
509		Solution de chlorure de calcium	Non limitée		6
		Lignosulfonate de calcium liquide		Pas évalué	6
902		Cire de candelilla	Acceptable	Utilisations actuelles (en tant qu'agent de démoulage et d'enrobage dans les produits de boulangerie, agent d'enrobage sur les fruits frais et congelés, agent d'enrobage sur les confiseries, agent de charge pour les arômes, et comme l'une des composantes de la base de chewing- gum) ne posent pas de problème toxicologique	6
903		Cire de carnauba	0-7 mg/kg de poids corporel/jour		6
		Cyclohexane		Pas de DJA attribuée	6
	0041	Éthanol	Limitée par les BPF	Solvant	6
	0027	Acétate d'éthyle	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0267	2-éthylhexanol	0-0.5 mg/kg de poids corporel/jour	Sans risque pour la santé, sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
<b>Acides gras</b>					
		Acide arachidique		Pas évalué	6
		Acide béhénique		Pas évalué	6
	0087	Acide butyrique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0105	Acide caprique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0093	Acide caproïque	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6

Cargaisons précédentes et DJA correspondante du JECFA					
SIN	JECFA Numéro arôme	Substance	DJA - JECFA	OBSERVATIONS RELATIVES AUX DJA	Étape
	0099	Acide caprylique	Sans risque pour la santé	Les composés peroxy dans ces solutions (hydrogène). Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme peroxyde aromatique, peroxyacétique et acide peroxyoctanoïque se décomposent en acide acétique et en acide octanoïque, et de petites quantités résiduelles de ces acides au moment de la consommation ne posent pas de risque pour la santé	6
		Acide érucique		Pas évalué	6
	0096	Acide heptoïque	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0111	Acide laurique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Acide laurooléique		Pas évalué	6
	0332	Acide linoléique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Acide linolénique		Pas évalué	6
	0113	Acide myristique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Acide myristolique		Pas évalué	6
	0333	Acide oléique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0115	Acide palmitique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0102	Acide pélargonique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Acide ricinoléique		Pas évalué	6
	0116	Acide stéarique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0090	Acide valérique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
<b>Alcools gras</b>					
	0085	Alcool butylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0091	Alcool caproylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0097	Alcool caprylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0114	Alcool cétylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0103	Alcool décylrique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Alcool isodécylrique		Pas évalué	6



Cargaisons précédentes et DJA correspondante du JECFA					
SIN	JECFA Numéro arôme	Substance	DJA - JECFA	OBSERVATIONS RELATIVES AUX DJA	Étape
	0094	Alcool énanthylque	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0109	Alcool laurylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Alcool myristylique		Pas évalué	6
	0100	Alcool nonylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Alcool isononylique		Pas évalué	6
	1637	Alcool oléylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Alcool stéarylique		Pas évalué	6
		Alcool tridécylique		Pas évalué	6
<b>Esters d'acides gras – combinaison des acides gras et des alcools gras susmentionnés</b>					
		Myristate de butyle		Pas évalué	6
		Stéarate de cétyle		Pas évalué	6
		Palmitate d'oléyle		Pas évalué	6
<b>Mélanges d'alcools gras</b>					
		Alcool cétylstéarylique (C16-C18)		Pas évalué	6
		Alcool laurylmyristylique (C12-C14)		Pas évalué	6
236	0079	Acide formique	0-3 mg/kg de poids corporel/jour	DJA de groupe pour l'acide formique et le formiate d'éthyle. Pas de risque pour la santé lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
422	0909	Glycérine	Non spécifiée	L'évaluation en tant qu'arôme n'est pas terminée	6
		Heptane	Limitée par les BPF		6
		n-Hexane	Limitée par les BPF		6
	0137	Acétate d'isobutyle	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Alcool isooclylique		Pas évalué	6
	0277	Alcool isopropylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	1326	Limonène	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
511		Solution de chlorure de magnésium	Non limitée	inclus dans la DJA de groupe pour l'acide chlorhydrique et les bases	
		Méthanol	Limitée par les BPF		6

Cargaisons précédentes et DJA correspondante du JECFA					
SIN	JECFA Numéro arôme	Substance	DJA - JECFA	OBSERVATIONS RELATIVES AUX DJA	Étape
	0278	Méthyléthylcétone	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0301	Méthylisobutylcétone	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Éther méthyle-tert- butylique		Pas évalué	6
		Mélasses		Pas évalué	6
		Cire de lignite		Pas évalué	6
		Pentane		Pas évalué	6
905 c)		Cire de pétrole		Y compris les cires à point de fusion bas et cires à point de fusion intermédiaire; l'ancienne DJA "NON SPÉCIFIÉE" a été retirée car des effets toxicologiques ont été observés à tous les niveaux de dose	6
338		Acide phosphorique	DJMT 70	Exprimé en tant que phosphore, toutes sources confondues	6
		Eau potable – acceptable uniquement si la cargaison située juste avant figure aussi sur la liste		Pas évalué	6
		Propylène glycol		Pas évalué	6
1520	0925	Propylène glycol, 1,2-	0-25 mg/kg de poids corporel/jour	L'évaluation en tant qu'arôme n'est pas terminée	6
525		Solution d'hydroxyde de potassium	Non limitée		6
	0126	Acétate de propyle	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
	0082	Alcool propylique	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	6
		Propylène tétramère		Pas évalué	6
551		Dioxyde de silicium	Non spécifiée	DJA de groupe pour le dioxyde de silicium et certains silicates (aluminium, aluminosilicate de calcium et de sodium)	6
524		Solution d'hydroxyde de sodium	Non limitée		6
		Silicate de sodium		Pas évalué	6
420		Sorbitol	Non spécifiée		6
		Huile de soja époxydée		Pas évalué	6
513		Acide sulfurique		Pas évalué	6
		Solution de nitrate d'ammonium et d'urée		Pas évalué	6
		Huiles minérales blanches		Pas évalué	6
		2,3-butanediol		Pas évalué	3

Cargaisons précédentes et DJA correspondante du JECFA					
SIN	JECFA Numéro arôme	Substance	DJA - JECFA	OBSERVATIONS RELATIVES AUX DJA	Étape
	0251	Isobutanol	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	3
		Solution de nitrate de calcium et d'ammonium		Pas évalué	3
		Solution de nitrate de calcium (CN-9)		Pas évalué	3
		Cyclohexanol		Pas évalué	3
	1100	Cyclohexanone	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	3
<b>Esters méthylés d'acides gras</b>					
	0180	Laurate de méthyle	Sans risque pour la santé	Sur la base des niveaux d'ingestion actuels lorsqu'il est utilisé comme arôme	3
		Oléate de méthyle		Pas évalué	3
		Palmitate de méthyle		Pas évalué	3
		Stéarate de méthyle		Pas évalué	3
		Peroxyde d'hydrogène	Pas de DJA attribuée	peroxyde, acide peroxyacétique et acide peroxyoctanoïque se décomposent en acide acétique et en acide octanoïque, et de petites quantités résiduelles de ces acides au moment de la consommation ne posent pas de risque pour la santé. Peut- être utilisé seulement lorsqu'il n'existe pas de meilleures méthodes de conservation du lait	3
		Boues de kaolin		Pas évalué	3
		1,3 -Propylène glycol		Pas évalué	3
		Mélange d'acides gras non fractionnés ou mélanges d'acides gras d'huiles et de graisses naturelles		Pas évalué	3
		Mélange d'alcools gras non fractionnés ou mélanges d'alcools gras d'huiles et de graisses naturelles		Pas évalué	3
		Esters gras non fractionnés ou mélanges d'esters gras d'huiles et de graisses naturelles		Pas évalué	3
		Huile végétale – époxydée		Pas évalué	3

## FEDIOL

FEDIOL, représentant des intérêts de l'industrie de l'huilerie de l'Union, tient à saisir l'occasion qui lui est offerte de formuler ses observations suite à la lettre circulaire CL 2010/31-FO concernant le "projet d'amendement au Code d'usages pour l'entreposage et le transport des graisses et huiles comestibles en vrac: Critères pour évaluer les substances en vue de leur inclusion dans une liste de cargaisons précédentes acceptables".

FEDIOL soutient pleinement la nécessité de définir des critères permettant d'évaluer la sécurité sanitaire des substances à inclure dans la liste des cargaisons précédentes acceptables.

FEDIOL approuve les critères n° 1, n° 3 et n° 4, proposés dans la lettre circulaire du Codex.

### Concernant le Critère n° 2:

FEDIOL est d'accord que, sur le plan de la protection de la santé, une DJA (ou DJT) est le meilleur indicateur de l'acceptabilité d'un cargaison précédente. Nous estimons cependant que **le raffinage ultérieur des huiles et des graisses** après leur transport en citernes de navire doit aussi être pris en compte lorsqu'il s'agit d'évaluer si une substance peut ou non être ajoutée à la liste des cargaisons précédentes acceptables.

À cet égard, FEDIOL soutient l'approche de l'UE qui fait une distinction entre les huiles et les graisses destinées à la consommation humaine directe et celles qui subiront une transformation ultérieure.

Dans le cas de raffinage ultérieur, nous estimons que la DJA (ou DJT) attribuée aux substances considérées comme des cargaisons précédentes acceptables devrait être très nettement inférieure à celle fixée à 0,1 mg/kg de poids corporel/jour en raison de l'élimination de ces composants durant le processus. Le raffinage élimine ou réduit efficacement la teneur de toutes les substances qui pourraient provenir des cargaisons précédentes. Partant, une substance dont la DJA est de 0,01 mg/kg de poids corporel/jour au maximum pourrait être considérée comme une cargaison précédente acceptable. En conséquence, **FEDIOL estime que toutes les substances devraient être évaluées au cas par cas, en tenant compte de l'efficacité du raffinage après transport pour les éliminer.** Il faut noter que le fait de prendre en compte le raffinage ultérieur est conforme au critère n° 3, qui traite des cargaisons précédentes contenant un allergène.

Il importe également de souligner que la DJA de 0,1 mg/kg de poids corporel/jour, proposée par le Codex, a été fixée en prenant comme point de départ l'évaluation du cas le plus défavorable, à savoir le transfert de cargaisons précédentes transportées dans des citernes de navire avec revêtement intérieur et non de citernes en acier inoxydable. Cette DJA correspond donc à une surestimation du risque de transfert.

## FOSFA

Le projet de liste des cargaisons précédentes acceptables est un élément important du Code d'usages international recommandé pour l'entreposage et le transport des graisses et des huiles comestibles en vrac. L'existence de cette liste permet aux parties prenantes de réduire les risques pour leurs produits tout en laissant à l'industrie des transports maritimes une certaine souplesse dans l'utilisation des navires et ainsi, de réduire l'impact sur l'environnement. Afin de bien faire comprendre l'importance de cette liste, ainsi que celle des cargaisons précédentes interdites, des notes sur la façon dont le commerce international des huiles et des graisses est mené ont été jointes à la présente lettre (voir ci-après).

### Les critères

Tout en acceptant la nécessité des listes pour la continuité du commerce mondial, il serait aussi utile de disposer d'un ensemble de critères convenus permettant d'évaluer les cargaisons précédentes acceptables. Les organismes qui ont établi des listes de cargaisons précédentes acceptables ont utilisé des séries de critères analogues, mais à la grande différence de ceux proposés par le Codex, ils incluent un paramètre chiffré de toxicité. Nos observations relatives à chacun des critères sont formulées ci-après.

**Critère n° 1:** Ce critère correspond aux exigences déjà stipulées par les contrats et les nouvelles règles commerciales élaborées par l'Organisation maritime internationale. La flotte de navires utilisés actuellement pour le commerce des huiles comestibles sont conçus pour le transport de matériaux d'un port à l'autre, leur déchargement, le nettoyage et le rechargement avec un matériau différent. Ils sont donc équipés de pompes pour puits profonds, de nettoyeurs par pulvérisation et de souffleurs de vapeur, etc. Les armateurs connaissent très bien les exigences de l'industrie des huiles et des graisses. Il est de leur intérêt de maintenir les emplacements réservés au fret dans des conditions conformes à des normes élevées et aux exigences de leurs clients, étant donné l'investissement en capital que les navires représentent aujourd'hui.

**Critère n° 2:** L'exigence d'un niveau de toxicité maximal est un paramètre utile pour définir l'acceptabilité d'une cargaison précédente. Toutefois, le niveau maximal de contamination utilisé pour évaluer l'ingestion quotidienne probable a été calculé en fonction du scénario le plus défavorable à toutes les étapes des processus de pompage, de nettoyage, de chargement et de déchargement. Il semble donc que la teneur de 0,1 mg/kg de poids corporel/jour offre une marge de sécurité d'au moins 10, comme en témoignent les rares cas de contamination survenus ces 20 dernières années.

De plus, ce critère ne tient pas compte du fait que la grande majorité des huiles sont raffinées après leur transport par mer. Ce processus de distillation à la vapeur élimine une très grande partie des très petites quantités de résidus provenant des cargaisons précédentes au cas où il y aurait eu contamination. Il semble donc que la DJA critique doit être réduite d'un ordre de 10 fois, soit à 0,01 mg/kg de poids corporel/jour pour les huiles qui doivent être ensuite raffinées.

Même si l'on tient compte de ce qui précède, le principal problème réside dans le traitement des matériaux auxquels aucune DJA n'a été attribuée. Lorsqu'il s'agira d'amender la Liste acceptable, il faudra demander à des spécialistes en toxicologie de calculer une telle valeur à partir des propriétés de matériaux de type semblable dans la même série et ce, au cas par cas.

**Critère n° 3:** L'importance des allergies dans la chaîne alimentaire est croissante, situation qui est prise en compte dans ce critère.

**Critère n° 4:** Comme énoncé dans ce critère, les huiles comestibles sont peu réactives, néanmoins en cas de produits de réaction, ils doivent être soumis aux mêmes critères que les matériaux eux-mêmes.

Ainsi, avec la réduction de la DJA critique à 0,01 mg/kg de poids corporel/jour comme indiqué ci-dessus, FOSFA soutient l'inclusion des critères dans le Code d'usages, et estime que le paragraphe 2.1.3 est le plus adapté pour leur insertion.

#### Autres observations relatives au projet d'amendement

Même avec l'ajout des critères au paragraphe 2.1.3, FOSFA estime que le projet d'amendement manque de clarté sur certains points et prête parfois à confusion sur d'autres. Nous croyons que si le Code d'usages ne reflète pas les pratiques contractuelles en vigueur dans le commerce international, il ne sera d'aucune utilité et restera lettre morte. Nous souhaitons formuler les observations suivantes.

1. Dans le premier paragraphe de 2.1.3, le Code énonce: " La contamination peut être évitée par le transport des huiles dans des réservoirs séparés dont les précédentes cargaisons sont inscrites sur la liste Codex de cargaisons précédentes acceptables figurant à l'Annexe 2 du présent Code." Cela n'est pas exact. La contamination n'est pas évitée par le transport de cargaisons précédentes figurant sur une liste acceptable. Cela réduit simplement le risque pour le consommateur de l'huile en cas de contamination.

2. Dans le deuxième paragraphe, il est dit:

"La contamination peut aussi être évitée par le rejet des réservoirs où la dernière cargaison transportée fait partie de la liste Codex de cargaisons précédentes directes interdites figurant à l'Annexe 3 du présent Code.

"Cela est exact et doit être le premier point à examiner lors de la sélection de réservoirs pour le transport d'huiles et de graisses comestibles. Cependant, le Code ne dit pas que les réservoirs ayant servi à transporter des produits figurant sur la liste des cargaisons interdites ne doivent pas être utilisés pour transporter des huiles et des graisses comme prochaine cargaison.

Dans le troisième paragraphe, il est énoncé:

"Les cargaisons précédentes ne figurant pas sur les listes Codex de cargaisons acceptables ou interdites ne seront utilisées que sur autorisation des autorités compétentes des pays importateurs." Étant donné les deux points susmentionnés, les risques associés aux trois types de cargaisons précédentes sont les suivants:

Cargaisons figurant sur la liste interdite – risque élevé

Cargaisons ne figurant sur aucune des deux listes – risque moyen à faible

Cargaisons figurant sur la liste acceptable – risque faible ou minimal

Ainsi, sous son libellé actuel, le troisième paragraphe laisse penser qu'une société de négoce peut

utiliser un réservoir à haut risque (cargaison précédente inscrite sur la liste interdite) sans s'en référer aux autorités compétentes alors qu'elles doivent le faire lorsqu'il s'agit d'un produit à risque moyen (cargaison précédente sur aucune des deux listes), ce qui n'est pas logique. Cela conforte la nécessité d'indiquer dans le Code d'usages que les réservoirs dont les cargaisons précédentes figurent sur la liste interdite ne doivent pas être utilisés pour transporter des graisses et des huiles végétales ou animales, ce qui est conforme aux contrats de commerce international

Le troisième paragraphe soulève aussi d'autres difficultés commerciales, à savoir que les matériaux ne figurant sur aucune des deux listes ne peuvent être utilisés par un acheteur que sur autorisation des autorités compétentes de son pays. Il existe des centaines de ces produits dans la catégorie à risque moyen, et nous ne croyons pas que beaucoup de pays soient prêts à mettre en place les mécanismes internes ou groupes d'experts nécessaires pour autoriser les importations d'huiles végétales, et sûrement pas dans les délais requis pour ces décisions. De plus, nous estimons que, en raison de l'élaboration des critères pour évaluer les cargaisons précédentes, le membre de phrase "autorités compétentes des pays importateurs" n'est plus nécessaire.

Il est donc proposé de supprimer le troisième paragraphe du Code et de la note (1) de l'annexe 3. Le Code doit alors recommander que les réservoirs ayant transporté un produit figurant sur la liste interdite ne soient pas utilisés pour le transport des huiles et des graisses comme cargaison successive, et que si un pays importateur estime que le risque de contamination doit être encore réduit, il peut recommander ou imposer par voie législative que seules les cargaisons figurant sur la liste acceptable peuvent précéder une huile comestible. Cela correspond aux pratiques commerciales en vigueur et aussi à la législation de l'Union européenne qui est la seule « région » dans le monde ayant imposé, par voie législative, cette disposition de faible risque pour les cargaisons précédentes. Notre proposition de révision du paragraphe 2.1.3 et de l'annexe 3 du Code est jointe au présent document.

En résumé, nous suggérons que:

1. le CCFO approuve les critères amendés proposés plus haut;
2. le CCFO convient d'ajouter les substances approuvées par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (décembre 2009) en utilisant ces critères, qui sont actuellement à l'étape 3, au projet de liste approuvée à l'étape 7;
3. cette liste révisée à l'étape 7 peut alors être approuvée par le CCFO en tant que liste Codex des cargaisons précédentes acceptables, car elle a été analysée et approuvée au moins deux fois par les autorités compétentes (Autorité européenne de sécurité des aliments et le Comité qui l'a précédée);
4. la Commission du Codex Alimentarius décide que les demandes visant à supprimer ou à ajouter des substances figurant sur les deux listes sont transmises au JECFA dont l'avis est ensuite pris en compte par le CCFO. L'expérience montre qu'environ deux substances doivent être examinées chaque année;
5. Le Code d'usages est modifié comme proposé ci-dessus, afin de supprimer l'exigence que les pays modifient les listes en fonction de leur propre évaluation. Bien évidemment, ils peuvent décider par voie législative d'importations à risque plus faible, conformément à l'UE.

Grâce à ces modifications, le Code d'usages du Codex correspondra aux pratiques commerciales en vigueur et sera plus utile au commerce international dans son évolution future.

**CODE D'USAGES INTERNATIONAL RECOMMANDÉ POUR L'ENTREPOSAGE ET LE  
TRANSPORT DES GRAISSES ET DES HUILES COMESTIBLES EN VRAC  
(CAC/RCP 36 - 1987 )**

## **1. CHAMP D'APPLICATION**

Le présent Code d'usages s'applique à la manutention, à l'entreposage et au transport de toutes les huiles et graisses comestibles brutes ou transformées en vrac.

## **2. INTRODUCTION**

### **2.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

#### **2.1.3 Contamination**

Une contamination indésirable peut résulter de la présence de résidus d'une substance ayant séjourné précédemment dans les installations, d'impuretés, d'eau de pluie ou d'eau de mer ou de l'introduction accidentelle d'un produit différent. Dans les installations de stockage et à bord des navires, il est parfois difficile d'assurer la propreté des vannes et des conduites, surtout si elles sont communes à plusieurs réservoirs. La contamination peut être évitée par des installations bien conçues, un nettoyage de routine approprié, un service d'inspection efficace et, à bord des navires, par le transport des huiles dans des réservoirs séparés dont les précédentes cargaisons ne sont pas inscrites sur la liste Codex de cargaisons précédentes ~~acceptables interdites~~ figurant à l'Annexe 2 3 du présent Code.

Le risque pour le consommateur découlant de toute cContamination peut ~~aussi être évitée par le rejet~~ être ultérieurement réduit par l'utilisation de réservoirs où la dernière cargaison transportée fait partie de la liste Codex de cargaisons précédentes directes ~~interdites~~ acceptables figurant à l'Annexe 3 2 du présent Code.

~~Les cargaisons précédentes ne figurant pas sur les listes Codex de cargaisons acceptables ou interdites ne seront utilisées que sur autorisation des autorités compétentes des pays importateurs.~~

En attendant que les deux listes soient définitivement mises au point, les opérateurs peuvent trouver les listes et des données utiles dans la bibliographie figurant à l'Annexe 4.

## **ANNEXE 2**

### **LISTE CODEX DES CARGAISONS PRÉCEDENTES ACCEPTABLES**

[À élaborer]

## ANNEXE 3

## LISTE CODEX DES CARGAISONS PRÉCEDENTES DIRECTES INTERDITES

**Notes**

~~(1) Les cargaisons non reprises sur la liste ne sont acceptables qu'à condition d'avoir été approuvées par les autorités compétentes du pays importateur (voir section 2.1.3 du Code).~~

Note d'information sur la mécanique du commerce mondial des graisses et des huiles

On estime que plus de 85 pour cent du commerce international des huiles et des graisses s'effectue en utilisant des contrats FOSFA. L'avantage est que cela permet aux négociants de se concentrer sur les grandes questions de qualité, quantité, date de livraison et prix, tout en laissant les autres détails des transactions à leurs départements chargés de l'exécution des contrats. Ces détails (comme par exemple, qui organise le navire, qui assure la cargaison, qui procède à l'échantillonnage et à l'analyse de la cargaison, etc.) ne changent en général pas et sont bien compris par les deux parties, étant donné qu'ils sont déjà documentés et établis mondialement.

Personne ne conteste, depuis des années, que le plus gros risque de sécurité sanitaire des aliments dans le commerce international se situe au niveau du transport de la cargaison par mer entre le pays producteur et le pays consommateur. La gestion de cette plage de risque constitue la plus grande partie de tous les contrats FOSFA et elle est décrite dans le document intitulé « Qualifications and Operational Procedures for Ships Engaged in the Carriage of Oils and Fats in Bulk for Edible and Oleo-Chemical Use ». La plupart des pays ne contestent pas que l'utilisation d'un espace de fret réservé à cet usage, qui a pour conséquence le retour à vide des citernes, est à la fois antiéconomique et inacceptable sur le plan environnemental. Ainsi, d'autres cargaisons peuvent être acceptées en tant que cargaisons précédentes avant le chargement d'huiles comestibles.

Au cours des décennies de commerce moderne, on a constaté que certaines cargaisons ne devaient pas être autorisées comme cargaisons précédentes en raison de leur extrême toxicité, de l'arôme ou de l'odeur très désagréable qui les caractérise ou des difficultés de nettoyage des réservoirs et des conduites utilisés. Ainsi, lorsque les contrats internationaux ont été révisés en portant une attention accrue à la sécurité sanitaire des aliments au milieu des années 80, une liste de ces produits difficiles a été établie et intitulée « la liste interdite ». Une clause a alors été ajoutée aux contrats, stipulant que le réceptionnaire n'acceptera pas l'huile si la cargaison précédente figure sur la liste interdite.

Toutefois, compte tenu de la sophistication accrue des consommateurs, de la valeur grandissante des noms de marque et de la crainte des litiges, certaines entreprises ont souhaité réduire le risque lié à la contamination due à la cargaison précédente. À cette fin, une liste de cargaisons précédentes courantes ne devait pas causer trop de problèmes en cas de transfert et a été établie dans le cadre de la FOSFA et d'autres organismes commerciaux. Ces cargaisons étaient en règle générale très hydrosolubles ou volatiles, très facilement nettoyées, n'étaient pas toxiques et étaient facilement décelables par analyse chimique. Cette liste a pris le nom de « liste acceptable » de cargaisons précédentes. Les négociants ont ainsi pu ajouter une clause optionnelle au contrat standard, stipulant que le réceptionnaire acceptera l'huile uniquement si la cargaison précédente figure sur la liste acceptable. En conséquence, les deux listes ne sont jamais appliquées ensemble dans un contrat et il n'est pas nécessaire d'examiner la toxicité de ces matériaux. En fonction des termes du contrat convenu des parties commerciales, c'est soit la liste interdite soit la liste acceptable qui s'applique.

En 1993, l'Union européenne a décrété que tous les produits alimentaires devaient être transportés par fret réservé à cet effet. Cependant, en 1996, après intervention de représentants de l'industrie de l'huilerie et de différents pays producteurs, une dérogation à cette règle a été accordée pour les huiles et les graisses, mais il a en même temps été décidé, afin de garantir un risque réduit, que toutes les cargaisons précédentes pour les importations vers l'UE doivent figurer sur une liste acceptable de l'UE. À l'époque, des spécialistes des questions alimentaires de l'UE ont étudié la liste de cargaisons précédentes acceptables de la FOSFA et accepté la plupart des substances pour insertion dans la liste de l'UE. Depuis, la FOSFA a ajouté quelques nouvelles cargaisons et, l'UE a procédé en 2004 à un nouvel examen et a confirmé ou supprimé d'autres substances pour insertion dans la liste. En 2009, la Commission européenne a demandé à l'Autorité européenne de sécurité des aliments (AESAs) d'évaluer ou de réévaluer les articles figurant sur la liste Codex



à l'étape 3 ainsi que sur la liste de la FOSFA, mais pas ceux de la liste de l'UE, et d'envisager d'utiliser les critères proposés par le Codex pour cet examen. Les résultats de cet examen sont affichés sur le site de l'AESA.

Aucune autre région n'a, à ce jour, adopté de législation du même type que celle de l'UE pour les graisses et les huiles. Il convient cependant de noter que les règles commerciales utilisées largement pour les importations aux États-Unis (les règles de l'Institut national des produits oléagineux - NIOP) exigent aussi que toutes les cargaisons précédentes figurent sur la liste NIOP des cargaisons précédentes acceptables, qui pour l'essentiel est la même que la liste FOSFA. Mais il ne s'agit pas d'une législation américaine.

En résumé, bien qu'il n'appartienne pas à la FOSFA de dicter les termes de l'échange entre les parties, les contrats leur offrent un système qui permet de réduire le risque de conséquences graves de la contamination de leurs produits par des cargaisons précédentes. Il est évident que de nombreux produits n'apparaissent sur aucune des listes. Il s'agit en général de produits plus toxiques que ceux de la liste acceptable, et qui ne sont peut-être pas éliminés par transformation ultérieure mais, néanmoins, par une bonne gestion des citernes des navires (nettoyage, inspection etc.) ils ne causent pas de problèmes durant la partie du transport par mer de la chaîne d'approvisionnement, tout en permettant une plus grande souplesse dans l'utilisation des navires et la planification des voyages. Il faut aussi noter que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, le transport des huiles et des graisses est réglementé par l'Organisation maritime internationale. Cela signifie qu'elles sont transportées dans des navires conçus spécialement pour transporter des matériaux d'un port à l'autre, le déchargement, le nettoyage et le rechargement avec un matériau différent. Ils sont donc équipés de pompes pour puits profonds, de nettoyeurs par pulvérisations et de souffleurs de vapeur, etc. Les armateurs connaissent très bien les exigences de l'industrie des huiles et des graisses, ce qui a amélioré la qualité des flottes de fret maritime utilisées pour le transport des huiles et ses graisses.