



**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**

**AVANT-PROJET DE LISTE DE CARGAISONS PRÉCÉDENTES ACCEPTABLES  
OBSERVATIONS À L'ÉTAPE 3**

**UNION EUROPÉENNE**

**1. Observations relatives à l'Avant-projet de liste de cargaisons précédentes acceptables à insérer dans le Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac**

L'UE soutient fermement le principe de l'établissement d'une liste positive Codex de cargaisons précédentes acceptables. En ce qui concerne l'Avant-projet de liste de cargaisons précédentes acceptables à l'étape 3, l'UE est favorable à l'avancement de cette liste dans la procédure par étapes du Codex sous réserve de l'acceptation des observations formulées ci-après.

Compte tenu des préoccupations exprimées par l'UE lors de la vingt et unième session du Comité du Codex sur les graisses et les huiles (CCFO), il a été demandé à l'Autorité européenne de sécurité des aliments (AESA) de formuler un avis scientifique sur l'évaluation, en tant que cargaisons précédentes acceptables pour les graisses et les huiles, des substances incluses dans l'Avant-projet de liste de cargaisons acceptables. L'AESA a fondé son évaluation sur les critères utilisés pour le dernier examen du Comité scientifique de l'alimentation de l'UE (2003) et sur l'Avant-projet de critères du CCFO, proposé à sa vingt et unième session. De plus, l'AESA a tenu compte des impuretés laissées par les substances chimiques transportées en tant que cargaisons précédentes, car elles peuvent être plus toxiques que la substance chimique elle-même.

On trouvera cette **opinion scientifique sur l'évaluation des substances en tant que cargaisons précédentes acceptables pour les graisses et les huiles comestibles** sur le site web suivant: [http://www.AESA.europa.eu/AESA/AESA\\_locale-1178620753812\\_1211903078992.htm](http://www.AESA.europa.eu/AESA/AESA_locale-1178620753812_1211903078992.htm)

Comme déjà exposé lors de la vingt et unième session du CCFO, l'UE est favorable au maintien des substances suivantes dans l'Avant-projet de liste:

- ✓ Solution de nitrate de calcium et d'ammonium (numéro CAS 6484-52-2),
- ✓ Solution de nitrate de calcium (CN-9) (Numéro CAS 35054-52-5),
- ✓ Esters méthylés d'acides gras: Laurate de méthyle (Numéro CAS 111-82-0), Oléate de méthyle (Numéro CAS 112-62-9), Palmitate de méthyle (Numéro CAS 112-39-0) et Stéarate de méthyle (Numéro CAS 112-61-8),
- ✓ Boues de kaolin (Numéro CAS 1332-58-7),
- ✓ 1,3-Propylène glycol (Numéro CAS 504-63-2).

En ce qui concerne les substances qui ont fait l'objet de préoccupations de la part de l'UE lors de la vingt et unième session du CCFO, et les nouvelles substances qu'il est proposé d'inclure dans la liste, l'UE souhaite formuler les observations suivantes:

- À la dernière session du CCFO, l'UE n'a pas pu soutenir l'inclusion de l'**Isobutanol (2-Méthylpropan-1-ol) (Numéro CAS 78-83-1)** compte tenu du peu de données toxicologiques disponibles pour effectuer une nouvelle évaluation du risque de cette substance. Cependant, après avoir pris connaissance de l'opinion scientifique susmentionnée, l'UE est maintenant en mesure d'accepter l'inclusion de l'**Isobutanol (2-Méthylpropan-1-ol) (Numéro CAS 78-83-1)** dans la liste, étant donné que les critères d'acceptabilité en tant que cargaison précédente sont remplis.
- Le **Peroxyde d'hydrogène** a été évalué pour la première fois par l'UE comme constituant une cargaison précédente acceptable. Selon les résultats de l'évaluation de l'AESA, sa toxicité n'est pas considérée comme susceptible de poser un problème de santé. L'UE considère donc qu'il peut être maintenu dans l'Avant-projet de liste.
- L'UE a aussi étudié la nouvelle proposition visant à ajouter le **Fructose** à la liste. L'UE est d'avis que le **Fructose** répond aux critères d'acceptabilité en tant que cargaison précédente et, en conséquence, est favorable à son inclusion dans la liste.
- **Mélange d'acides gras non fractionnés ou mélanges d'acides gras d'huiles et de graisses naturelles et Mélange d'alcools gras non fractionnés ou mélanges d'alcools gras d'huiles et de graisses naturelles:** l'UE estime que ces substances ne posent pas de problèmes de santé en tant que cargaisons précédentes, à condition qu'elles proviennent de graisses et d'huiles comestibles.
- **Esters gras non fractionnés ou mélanges d'esters gras d'huiles et de graisses naturelles:** l'UE considère que les mélanges d'esters produits à partir d'acides gras et d'alcool dérivés de graisses et d'huiles comestibles, ainsi que le méthanol et l'éthanol, ne posent pas de problèmes de santé en tant que cargaisons précédentes, à condition que les sources soient réglementées et que les acides gras et les alcools gras proviennent de graisses et d'huiles non contaminées par des composés créant des problèmes toxicologiques (par exemple, huiles provenant de sites de collecte de déchets, huiles minérales, PCB).

Par ailleurs, l'UE est toujours préoccupée par l'acceptabilité des substances énumérées ci-après qui figurent actuellement dans la liste à l'étape 3: **Butanediol 2.3 (2.3-butylène glycol) (Numéro CAS 513-85-9), Cyclohexanol (Numéro CAS 108-93-0) et Cyclohexanone (Numéro CAS 108-94-1).**

- Pour le cyclohexanol et le cyclohexanone, il subsiste des incertitudes quant à leur cancérogénicité et toxicité reproductive potentielles. De plus, la toxicité qui pourrait être associée aux produits de réaction prévisibles du cyclohexanone (dérivés de dioxolanes) doit être examinée. Dans le cas du butanediol 2.3, il n'y a pas d'études de toxicité chronique et de cancérogénicité, et les données sur la génotoxicité potentielle et sur les impuretés toxiques sont considérées comme insuffisantes. **L'UE estime donc que ces trois substances ne répondent pas aux critères d'acceptabilité en tant que cargaisons précédentes et ne peuvent pas être incluses dans la liste du Codex.**
- Dans le cas des **huiles végétales époxydées**, on ne dispose pas d'informations sur les entités qui pourraient correspondre à « huiles végétales époxydées ». **L'huile de soja époxydée (ESBO-Numéro CAS 8013-07-8)** est déjà inscrite dans la Liste des cargaisons précédentes acceptables à l'étape 7.

**L'huile de lin époxydée (ELO)** se situe au deuxième rang des huiles végétales les plus couramment utilisées comme plastifiant, mais il n'y a pas de données toxicologiques concernant cette huile ou d'autres huiles végétales époxydées, à l'exception de ESBO. Étant donné que ces huiles végétales époxydées en tant que cargaisons précédentes n'ont pas été évaluées, l'UE n'est pas en mesure d'accepter l'inclusion dans la liste de l'**Huile végétale- époxydée.**

L'Union européenne est prête à appuyer l'Avant-projet de liste de cargaisons précédentes modifié comme suit:

### AVANT-PROJET DE LISTE DE CARGAISONS PRÉCÉDENTES ACCEPTABLES (À L'ÉTAPE 3)

Substance (synonymes)	Numéro CAS
Isobutanol (2-méthyl-1-propanol)	78-83-1
Solution de nitrate de calcium et d'ammonium	6484-52-2
Solution de nitrate de calcium (CN-9)	35054-52-5
Esters méthylés d'acides gras, par exemple:  Laurate de méthyle (dodécanoate de méthyle) a) 111-82-0 Oléate de méthyle ((octadécénoate de méthyle) a) 112-62-9 Palmitate de méthyle (hexadécanoate de méthyle) a) 112-39-0 Methyl stearate (octadécanoate de méthyle) a) 112-61-8	
Peroxyde d'hydrogène	
Boues de kaolin	1332-58-7
Propylène-1,3-glycol	504-63-2
Mélange d'acides gras non fractionnés ou mélanges d'acides gras d'huiles et de graisses naturelles <sup>1</sup>	
Mélange d'alcools gras non fractionnés ou mélanges d'alcools gras d'huiles et de graisses naturelles <sup>2</sup>	
Esters gras non fractionnés ou mélanges d'esters gras d'huiles et de graisses naturelles <sup>3</sup>	
Fructose	

Étant donné qu'il importe avant tout d'assurer la protection de la santé des consommateurs, l'UE recommande vivement de transmettre à la Commission du Codex Alimentarius l'Avant-projet de liste de cargaisons précédentes acceptables dans le Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac à l'étape 3, pour adoption à l'étape 5/8

#### 2. Observations sur les mécanismes et procédures pouvant être utilisés pour appliquer les critères d'évaluation de l'acceptabilité de substances en tant que cargaisons précédentes conformément aux Principes de travail pour l'analyse des risques.

L'UE est d'avis qu'il est de la plus haute importance de parvenir à un consensus sur les mécanismes et les procédures qui doivent être utilisés pour appliquer les critères d'évaluation de l'acceptabilité des substances en tant que cargaisons précédentes.

L'UE estime que c'est le JECFA qui doit, en principe, effectuer les évaluations des nouvelles substances à inclure dans la liste des cargaisons précédentes, une fois que les critères à l'examen auront été adoptés par la Commission du Codex Alimentarius. L'UE croit que cette tâche incombe au JECFA. Comme l'a indiqué le Secrétariat du JECFA lors de la vingt et unième session du CCFO, des avis scientifiques peuvent être demandés lorsqu'un problème a été déterminé dans le processus d'analyse de risque. Lorsqu'il s'agit d'inclure de nouvelles substances dans la liste, les parties intéressées doivent fournir au JECFA les données nécessaires pour leur évaluation.

<sup>1</sup> À condition qu'elles proviennent de types de graisses et d'huiles comestibles.

<sup>2</sup> À condition qu'elles proviennent de types de graisses et d'huiles comestibles.

<sup>3</sup> À condition que les sources soient réglementées, et que les acides gras et les alcools gras proviennent de types de graisses et d'huiles comestibles qui ne sont pas contaminés par des composants posant des problèmes de toxicité.

Étant donné que le JECFA se réunit deux fois par an et que l'intervalle entre les sessions du CCFO est de deux ans, l'UE est d'avis que les listes peuvent être mises à jour dans un délai raisonnable et en utilisant la procédure accélérée du Codex en l'absence d'objections. L'UE souhaite souligner que selon la section 2.1.3 du Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac (CAC/RCP 36-1987) « *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 conséquence, le fait qu'une substance ne figure pas sur la Liste Codex des cargaisons précédentes acceptables ne signifie pas que la substance ne peut pas être utilisée si un accord est trouvé.

L'UE est prête à examiner toute autre proposition pouvant contribuer à accélérer la mise à jour des listes du Codex.

## **MALAISIE**

À sa vingt et unième session (2009), le Comité sur les graisses et les huiles (CCFO) est convenu de solliciter par lettre circulaire (CL 2009/6-FO), des observations sur l'Avant-projet de critères pour évaluer l'acceptabilité des substances en vue de leur inclusion dans une liste de cargaisons précédentes acceptables à l'étape 5 (par. 55, Annexe III, ALINORM 09/32/17) et sur l'Avant-projet et le Projet de liste de cargaisons précédentes acceptables à insérer dans le Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac, à l'étape 3 et 7 respectivement (par. 71, Annexe V, ALINORM 09/32/17).

À sa vingt et unième session, le CCFO est aussi convenu de solliciter les observations des gouvernements sur les mécanismes et procédures pouvant être utilisés pour appliquer les critères examinés au point 4a) de l'ordre du jour, pour évaluer l'acceptabilité de substances en tant que cargaisons précédentes acceptables, conformément aux Principes de travail pour l'analyse des risques. Des observations étaient aussi sollicitées sur l'évaluation des substances sans DJA, sur un « modus operandi » pour traiter cette question dans des délais raisonnables et sur le processus relatif à l'inclusion de nouvelles substances proposées par les membres en cas de nouvelles informations et données scientifiques.

À sa vingt-deuxième session (21-25 février 2011), le CCFO examinera à nouveau ces questions en fonction des observations soumises par écrit en réponse à la lettre circulaire CL 2009/6-FO. Il est espéré que ces questions seront enfin résolues à la prochaine session du CCFO.

De façon générale, nous sommes favorables à l'avancement de **l'Avant-projet de liste à l'étape 3 et du Projet de liste de l'étape 7 à l'étape 8**. Nous notons qu'un temps et des efforts considérables ont été consacrés à l'examen approfondi de ces listes. Ces efforts ont permis d'établir une liste consolidée qui n'entravera pas le commerce international des graisses et des huiles. En ce qui concerne **les mécanismes et les procédures qui pourraient être utilisés pour appliquer les critères**, nos propositions sont les suivantes:

Il est proposé d'établir un groupe de travail afin de faciliter le travail du CCFO en plénière. Reconnaissant que cette liste doit être mise à jour dans les meilleurs délais afin de ne pas perturber les flux commerciaux, il est proposé de constituer un groupe d'experts.

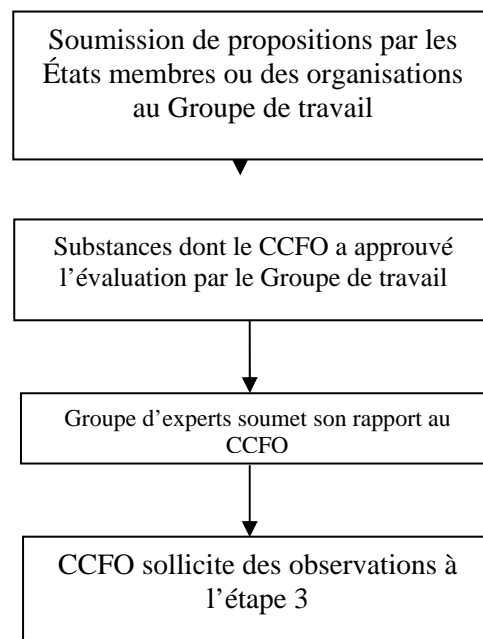
Le mandat du Groupe de travail est le suivant:

- a) Recevoir des propositions d'ajout de nouvelles substances sous une présentation type.
- b) Élaborer un rapport du Groupe de travail sous forme de document de séance (CRD) en anglais destiné au CCFO.

Le mandat du Groupe d'experts est le suivant:

- a) Faire fonction d'évaluateur des risques, en évaluant les nouvelles substances dont l'ajout est proposé et faire part au CCFO des avis correspondants.

Le diagramme du flux de travail est le suivant:



Pour ce qui concerne la présentation type, il est proposé que, à sa vingt-deuxième session, le CCFO examine les informations à y inclure

## PHILIPPINES

Les Philippines ont décidé d'attendre l'adoption du Projet de critères pour évaluer l'acceptabilité des substances en vue de leur inclusion dans une liste des cargaisons précédentes acceptables avant de prendre position sur ces listes.

## FOSFA

Comme l'indique le document Alinorm 09/32/REP, la Commission a adopté l'Avant-projet de critères pour évaluer l'acceptabilité des substances en vue de leur inclusion dans une liste des cargaisons précédentes acceptables à l'étape 5. Bien que ces critères soient susceptibles d'être légèrement modifiés suite à leur utilisation récente par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (AESa), FOSFA International soutient la pleine adoption des critères. Il s'agit maintenant de réfléchir à la manière dont le Codex peut utiliser ces critères pour modifier les listes lorsque des gouvernements, des associations ou des entreprises commerciales demanderont d'ajouter ou de retirer des substances.

À sa vingt et unième session, le CCFO est convenu de maintenir à l'étape 7 le Projet de liste des cargaisons précédentes acceptables qui comprend près de 100 substances. Le Comité est aussi convenu de renvoyer à l'étape 3 l'Avant-projet de liste de cargaisons précédentes acceptables, qui comprend 15 substances qui figurent presque toutes sur les listes acceptables dans les échanges (FOSFA et NIOP), mais pas sur la Liste des cargaisons précédentes acceptables de l'UE

La Commission européenne a demandé récemment à l'AESA d'examiner les critères relatifs aux cargaisons précédentes acceptables proposés par le CCFO. L'AESA a publié en mai 2009 son avis scientifique sur cette question. Pour l'essentiel, l'AESA a constaté qu'il n'y avait pas d'antinomie entre les critères du Codex et les cinq critères élaborés antérieurement au sein de la Commission européenne. Cette dernière a demandé récemment à l'AESA d'évaluer ou de réévaluer les substances figurant sur l'Avant-projet de liste de cargaisons précédentes acceptables pour les graisses et les huiles comestibles du CCFO, en tenant compte, le cas échéant, des nouvelles informations techniques et toxicologiques et de tous les critères analysés par l'AESA dans son Opinion scientifique. Il est donc vraisemblable que l'AESA approuvera l'insertion de quelques-unes de ces substances dans la liste de cargaisons précédentes acceptables.

Ceci étant posé, le CCFO doit pouvoir accepter d'ajouter ces substances, analysées à l'aide des critères du CCFO, à la liste déjà approuvée à l'étape 7. Cette liste modifiée serait alors très semblable aux listes commerciales et contribuerait dans une large mesure à harmoniser le commerce ainsi que les procédures du Codex. La FOSFA estime que la liste à l'étape 7, avec l'ajout des substances approuvées par l'Autorité européenne de sécurité des aliments, doit être adoptée en tant que liste acceptable du Codex et incluse dans le Code d'usages en même temps que les critères lorsqu'ils seront adoptés.

La majorité des substances qui ne figurent pas actuellement sur le Projet de liste à l'étape 7 sont celles qui ont été ajoutées aux listes commerciales depuis 1996. Ainsi, environ deux substances ont été proposées tous les ans, par différentes sociétés, pour être incluses dans les listes. En réalité, le nombre de demandes diminue à mesure que les données requises par les Comités des échanges pour évaluer les substances augmentent. Il ne devrait y avoir guère plus de trois demandes durant la période de deux ans qui sépare les réunions du CCFO. Nous estimons donc que, si l'industrie fournit les données nécessaires et que les critères d'évaluation sont acceptés, la charge de travail incombant au JECFA ou autre organisme comparable ne devrait pas être trop lourde. Étant donné qu'il faudra donc en moyenne une année pour qu'une demande soit approuvée par le CCFO, nous estimons que ce laps de temps n'est pas excessif pour la mise à jour des listes.

En résumé, la FOSFA propose de réviser le Code d'usages afin d'inclure la liste acceptable élargie et les critères pour l'évaluation des ajouts à la liste. Nous pensons que le JECFA est à même d'examiner les quelques modifications à la liste dans le courant de ses activités normales, ce qui permet d'éliminer du Code d'usage toute référence aux produits ne figurant sur aucune des listes que les administrations compétentes dans les pays doivent examiner.

## **NOTE D'INFORMATION SUR L'UTILISATION DES LISTES INTERDITES ET ACCEPTABLES DE CARGAISONS PRÉCÉDENTES DANS LE COMMERCE MONDIAL**

### Les mécanismes du commerce mondial

On estime que plus de 85 pour cent du commerce international des huiles et des graisses s'effectue en utilisant des contrats FOSFA. Les négociants peuvent ainsi concentrer leurs efforts sur les grandes questions de qualité, quantité, date de livraison et prix, tout en laissant les autres détails des transactions aux 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 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, et donc que d'autres cargaisons peuvent être acceptées en tant que cargaison précédente avant le chargement d'huiles comestibles.

Au cours des dernières décennies, 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 faisant une plus grande place 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 devant pas causer trop de problèmes en cas de transfert a été établie dans le cadre de la FOSFA et d'autres organismes commerciaux. Ces cargaisons sont en règle générale très hydrosolubles ou volatiles, très facilement nettoyées, ne sont pas toxiques et sont 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 entre les 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 devaient 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 du FOSFA et accepté d'insérer la plupart des substances 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 confirmé l'insertion dans la liste ou supprimé de cette liste d'autres substances. En 2009, la Commission européenne a demandé à l'Autorité européenne de sécurité des aliments (AESA) 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.

#### APPLICATION DES LISTES DANS LE CODE D'USAGES DU CODEX

Dans le Code d'usages du Codex CAC/RCP 36, la contamination est mentionnée uniquement dans l'introduction générale comme un type de détérioration pouvant intervenir au cours de l'entreposage et du transport des graisses et des huiles comestibles, et les listes sont présentées en annexe. Sous son libellé actuel, la FOSFA estime que le paragraphe 2.1.3 manque de clarté sur certains points et prête parfois à confusion. 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.

3. 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 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.

Le troisième paragraphe remet en question le statut du Code d'usages et ses effets éventuels sur le commerce mondial. L'intitulé du document indique que le Code est « recommandé ». Cela convient très bien aux paragraphes un et deux étant donné qu'ils expliquent comment la contamination peut être évitée ou ses conséquences réduites au minimum. Cependant, selon le troisième paragraphe, les réservoirs dont les cargaisons précédentes ne figurent pas sur la liste acceptable ne peuvent être utilisés que sur autorisation des autorités compétentes des pays importateurs. Ce libellé ne correspond pas aux pratiques en vigueur dans le commerce mondial et nous pensons que de nombreux pays non européens ne seront pas prêts à approuver le Code. Les délégués auprès du Codex doivent comprendre que cette disposition est susceptible de créer de grosses difficultés dans le commerce mondial et une hausse importante du prix de leurs importations d'huiles et de graisses (les réservoirs avec des cargaisons précédentes acceptables sont plus onéreux étant donné qu'ils sont moins nombreux dans le transport maritime en général).

Sur le plan commercial, le Code dit en fait dans le troisième paragraphe que le contrat standard avec liste interdite ne peut être utilisé par un acheteur que si son gouvernement juge acceptable une cargaison précédente qui ne figure pas sur la liste acceptable! 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, du fait 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 ainsi qu'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 proposés plus haut ou légèrement amendés.
2. le CCFO convient d'ajouter les substances approuvées par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (décembre 2009) à l'aide de 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 ensuite 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 de ces deux listes ou à ajouter à ces deux listes des substances 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.