



PROGRAMME MIXTE FAO/OMS SUR LES NORMES ALIMENTAIRES

COMITÉ DU CODEX SUR LES GRAISSES ET LES HUILES

Vingt-quatrième session

Melaka (Malaisie), 9 – 13 février 2015

**DOCUMENT DE DISCUSSION SUR L'AMENDEMENT AU CODE D'USAGES POUR L'ENTREPOSAGE
ET LE TRANSPORT DES HUILES ET GRAISSES COMESTIBLES EN VRAC (CAC/RCP 36-1987)**

(Élaboré par la Fédération internationale des associations des huiles alimentaires, de graines et de graisses
- FOSFA)

CADRE GÉNÉRAL

1. En ajoutant la liste des cargaisons précédentes autorisées dans le *Code d'usages pour l'entreposage et le transport des graisses et des huiles comestibles en vrac* (CAC/RCP 36-1987) en 2011, il a été reconnu et entendu qu'il y a dorénavant trois catégories de cargaisons qui peuvent être transportées avec des huiles comestibles, associées chacune aux risques correspondants suivants :

- Celles figurant sur la liste des cargaisons précédentes interdites – risque élevé
- Celles ne figurant pas sur la liste des cargaisons précédentes interdites – risque moyen à faible
- Celles figurant sur la liste des cargaisons précédentes autorisées – risque faible ou minime

2. Les produits figurant sur la liste des cargaisons précédentes interdites du Codex peuvent être difficiles à éliminer par nettoyage des réservoirs, ou peuvent avoir des effets nuisibles sur la santé humaine ou encore présenter des propriétés persistantes telles qu'un arôme ou une odeur. La décision d'intégrer cette liste a été adoptée en 2001 et elle reprend les substances bien connues et plus dangereuses transportées par bateaux. Ces substances ne devraient pas être admises comme cargaison précédente dans des réservoirs de bateaux destinés à transporter des huiles comestibles.

3. Dans son libellé actuel, le Code implique que les produits de la Liste interdite peuvent servir de cargaison précédente : « *Les cargaisons précédentes ne figurant pas sur les listes Codex de cargaisons autorisées ou interdites ne seront utilisées que sur autorisation des autorités compétentes des pays importateurs.* » Les produits figurant sur la Liste interdite ne devraient pas du tout être transportés, car ils présentent un risque pour la santé des consommateurs dans la mesure où ils ne sont pas aisément éliminés par nettoyage et peuvent être toxiques.

4. Le fait de demander l'accord des autorités compétentes de pays importateurs pour la majorité des cargaisons en vrac transportées comme cargaisons précédentes pour les huiles et les graisses est contraire aux pratiques commerciales communes. Cette exigence empêchera l'adoption du Code d'usages et des Listes par les pays et les régions, et est préjudiciable aux principaux pays producteurs d'huiles et de graisses.

5. Les cargaisons qui ne figurent pas sur la liste interdite sont faciles à éliminer par nettoyage des réservoirs de bateaux et ne présentent pas de caractéristiques persistantes, même si elles peuvent avoir des effets moyennement toxiques sur la santé humaine, dans leur forme pure. Ces cargaisons sont autorisées comme cargaison précédente pour les huiles comestibles dans la plupart des régions et pays du monde, car les risques sont nettement moindres grâce à la conception des réservoirs, aux procédures de nettoyage obligatoires entre les cargaisons et aux dispositions sur les inspections des réservoirs, qui relèvent entièrement des surveillants ou inspecteurs des propriétaires de cargaisons. Tout résidu éventuel serait par ailleurs très fortement dilué.

6. Les gouvernements de certains pays et les entreprises possédant des marques de grande réputation désirent réduire encore davantage les risques liés à une éventuelle contamination pour les consommateurs. À cette fin, ils précisent que la cargaison précédant l'huile comestible dans le réservoir du bateau est un produit figurant sur l'une des listes commerciales existant depuis longtemps, telle que celles de la FOSFA et du NIOP (l'organe commercial des USA), les listes réglementées (UE) ou la Liste du Codex elle-même par

référence (Chine depuis 2013). Cette réduction du risque pour les consommateurs a été renforcée par l'ajout du critère numéro 2 dans le Code d'usages.

7. Le commerce international et les agences gouvernementales pertinentes responsables de ces questions comprennent l'idée de la réduction de risques par le contrôle des cargaisons précédentes et celle-ci est à la base des contrats entre la majorité des vendeurs et acheteurs d'huiles et de graisses.

PROPOSITION

8. Il est proposé d'amender de la manière suivante le Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac (CAC/RCP 36-1987) :

(1) Paragraphe 2.1.3 ;

- La contamination peut être évitée... 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 ~~autorisées interdites~~ figurant à l'Annexe ~~32~~ du présent code.

Justification : Afin de suivre la procédure de réduction des risques que présentent les cargaisons précédentes, nous estimons qu'il est logique de commencer en déclarant clairement que les produits de la Liste interdite ne devraient pas être admis pour le transport dans des réservoirs avant de charger des huiles comestibles.

- ~~Le risque pour les consommateurs découlant de toute la contamination peut aussi être évité e davantage par l'utilisation de le rejet des~~ réservoirs où la dernière cargaison transportée fait partie de la liste Codex de cargaisons précédentes directes ~~interdites autorisées~~ figurant à l'Annexe ~~23~~ du présent code.

Justification : Explique la raison de l'ajout de la Liste des cargaisons précédentes autorisées, à savoir de réduire encore plus le risque pour les consommateurs.

- ~~Les cargaisons précédentes ne figurant pas sur les listes Codex de cargaisons autorisées 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.~~

Justification : Ces deux déclarations ne sont plus nécessaires après l'ajout de la Liste des substances autorisées. Les substances de la Liste des substances interdites devraient être interdites, car les deux listes sont dorénavant intégrées dans le Code.

(2) Dans l'Annexe 2, la note (2) devrait être biffée en conséquence ;

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

(3) Dans l'Annexe 3, la note devrait être biffée en conséquence ;

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

9. Il s'agit de modifications mineures, mais elles signifieraient que le Code d'usages, tel qu'il était prévu initialement, confirme l'approche des deux listes et est donc cohérent avec la pratique actuelle dans le commerce mondial. Il viendrait donc en appui du développement du commerce international et répondrait aux questions relatives à la protection de la santé humaine, qui ont évolué au cours des 25 dernières années en termes d'incidents de contamination et d'évolution des connaissances sur la compatibilité du transport de cargaisons de graisses et d'huiles.

RECOMMANDATION

10. La FOSFA invite le Comité à examiner la proposition susmentionnée d'amendement du *Code d'usages pour l'entreposage et le transport des huiles et graisses comestibles en vrac* (CAC/RCP 36-1987), ainsi que le document de projet en pièce jointe (annexe).

AVANT-PROJET DE DOCUMENT DE PROJET

1. Objectif et champ d'application de nouveaux travaux

L'objectif des travaux est d'amender le *Code d'usages pour l'entreposage et le transport des graisses et des huiles comestibles en vrac* (CAC/RCP 36-1987) afin d'en éliminer certaines incohérences qui résultent de l'ajout de la Liste des cargaisons précédentes autorisées en 2011. L'amendement explique la raison d'être de deux listes ainsi que l'utilisation possible des listes pour gérer les risques liés pour la santé humaine ainsi que pour soutenir le commerce international.

2. Pertinence et actualité

De nombreux pays produisent maintenant plus d'huile que ne le requiert leur marché intérieur et ils l'exportent en vrac par voie maritime vers d'autres pays. La grande majorité de ces huiles fait l'objet d'un commerce selon des contrats commerciaux conventionnels qui reposent sur l'utilisation de listes de cargaisons précédentes interdites et autorisées, afin de réduire les risques pour les consommateurs découlant de toute contamination pendant le transport. Si un pays désire mettre en place une législation sur l'importation d'huiles en vrac, il cherchera d'abord du côté du Codex, ainsi que l'a fait la Chine en 2013. Étant donné que la Liste des cargaisons précédentes autorisées a été ajoutée au Code récemment, il convient d'en amender le libellé pour expliquer l'utilisation des deux listes aux législateurs.

Il faudrait rappeler que le Code d'usages de 2003 prévoyait l'application de deux listes, pour les substances interdites et autorisées, mais que cette disposition ne pouvait être mise en œuvre qu'une fois que la Liste des substances interdites avait été élaborée. L'élaboration de la Liste des substances autorisées a pris 8 ans de plus.

3. Principales questions à traiter

Ces travaux comprennent :

- a. l'ajout d'une mention selon laquelle les produits de la Liste des substances interdites ne devraient pas être autorisés pour le transport dans des réservoirs avant un chargement d'huiles comestibles ;
- b. l'amendement du Code pour signaler que l'utilisation de la liste des substances autorisées réduit encore davantage le risque pour les consommateurs de contamination provenant de cargaisons précédentes.
- c. L'élimination dans le Code de déclarations qui ne sont plus nécessaires suite à l'ajout de la Liste des substances autorisées dans le Code en 2011.

4. Évaluation au regard des Critères régissant l'établissement des priorités des travaux

4.1 Critère général La protection du consommateur contre les risques pour la santé, la sécurité sanitaire des aliments, garantissant des pratiques loyales dans le commerce des denrées alimentaires et tenant compte des besoins identifiés des pays en développement.

Le transport en vrac d'huiles et de graisses comestibles par voie maritime représente plus de 75 millions de tonnes chaque année. Ces huiles et graisses sont généralement transportées des pays producteurs tels que l'Argentine, l'Indonésie, la Malaisie, les États-Unis vers les pays et régions de consommation tels que l'Europe, l'Inde, la Chine, etc. Les navires-citernes utilisés pour ce transport retournent généralement vers les pays producteurs en transportant des cargaisons qui ne sont pas des denrées alimentaires. Le Code d'usages est nécessaire pour protéger la santé des consommateurs des huiles et graisses transportées dans ces navires-citernes.

4.2 Critères applicables dans le cadre du Critère général

(a) Diversité des législations nationales et obstacles au commerce international qui semblent, ou pourraient, en résulter.

La plupart des pays ne sont pas dotés d'une législation couvrant le transport d'huiles comestibles, même si l'Union Européenne et plus récemment la Chine ont adopté une telle législation.

(b) Portée des travaux et détermination des priorités dans les différents domaines d'activité.

S. O.

(c) Travaux déjà entrepris dans ce domaine par d'autres organisations internationales et/ou travaux suggérés par (les) l'organisme(s) international(aux) intergouvernemental(aux) pertinent(s).

La FOSFA a commencé l'élaboration de règles pour le transport d'huiles et de graisses en vrac par voie maritime à la fin des années 1980. Leur objectif était de préserver la qualité des cargaisons pendant le voyage et donc de protéger le consommateur final des risques d'une manipulation inadaptée ou d'une contamination provenant de cargaisons précédentes. Ces règles comprenaient une liste des cargaisons immédiatement précédentes difficiles à nettoyer dans les réservoirs et qui pouvaient être toxiques à des degrés faibles de contamination. La liste a été mise à jour au cours des années, à la lumière de l'expérience des professionnels de ce commerce. Au début des années 1990, la FOSFA a également élaboré une liste des cargaisons précédentes autorisées qui pouvait servir aux entreprises désireuses de réduire encore davantage le risque de contamination et pour des cargaisons d'huile non destinées à une transformation ultérieure après le transport. Des listes similaires de substances interdites et autorisées ont été élaborées par le *National Institute of Oilseed Processing, USA* à la même époque. Une fois encore, ces listes ont été mises à jour au cours des années à la lumière de l'expérience des professionnels de ce commerce.

(d) Aptitude de l'objet de la proposition à la normalisation.

Le Code d'usages du Codex en est maintenant à sa 4^e révision depuis son introduction en 1987 et aucun problème n'est anticipé suite à l'élaboration de ces précisions.

(e) Dimension internationale du problème ou de la question.

L'augmentation de la consommation annuelle d'huiles et de graisses par habitant est un bon indicateur du développement économique d'un pays. La quantité d'huiles importées sur le plan mondial est passée de 56 millions de tonnes en 2006 à 75 millions de tonnes en 2013 et cette évolution va certainement se poursuivre. Avec cette augmentation et le nombre croissant de pays importateurs, il est impératif de disposer d'un Code d'usages clair pour réduire les risques pour la santé des consommateurs.

5. Pertinence au regard des objectifs stratégiques du Codex

Les travaux proposés ont un lien direct avec les objectifs stratégiques suivants du Plan stratégique 2014-2019.

Objectif 1.3 Améliorer la coordination et renforcer la collaboration avec d'autres organismes internationaux d'établissement des normes en s'efforçant d'éviter la duplication des tâches et d'optimiser la mise à profit des possibilités qui se présentent. Les listes du Code du Codex sont à 95 pour cent équivalentes aux listes des Règles de la FOSFA et du NIOP. Elles sont également très proches des listes élaborées par l'Union Européenne. Une harmonisation de toutes ces listes serait utile pour le commerce et les pays en développement. Ainsi, l'explication de l'utilisation du Code figurant dans la proposition de révision permettrait sans aucun doute d'éviter la duplication de l'élaboration de nouveaux textes de loi dans les pays qui désirent s'en doter.

Objectif 2.1 Veiller à l'application cohérente des principes de l'analyse des risques et des avis scientifiques. Selon le Code d'usages, les produits transportés en vrac par voie maritime sont classés entre les cargaisons de la liste interdite, celles qui ne figurent sur aucune liste et les cargaisons de la liste acceptable. Elles représentent une transition des produits à risques élevés aux produits à risque faible. Le Comité est convenu que les produits repris dans la Liste des substances à risque élevé ne devraient pas être admis comme cargaisons précédentes, au moment de l'ajout de cette liste dans le Code en 2001. Les principes/critères d'analyse des risques pour évaluer une cargaison précédente acceptable proposés par le Secrétariat du Codex ont été acceptés par le CCFO en 2009. La liste des substances autorisées repose sur ces critères et a été ajoutée en 2011. Les cargaisons qui ne figurent donc sur aucune des listes sont des cargaisons qui présentent un risque acceptable lorsqu'elles sont transportées comme cargaisons précédentes. La proposition actuelle vient en appui de cette approche cohérente de l'analyse des risques et élimine la nécessité pour des gouvernements individuels de s'acquitter de cet exercice onéreux et difficile.

6. Informations sur la relation entre la proposition et les documents existants du Codex

Aucun

7. Identification de tout besoin et disponibilité d'avis scientifiques d'experts

Pas nécessaire.

8. Identification de tout besoin de contributions techniques à la norme en provenance d'organisations extérieures, afin que celles-ci puissent être programmées

Il est proposé de supprimer quelques incohérences qui découlent d'ajouts récents au Code et aucune

contribution technique n'est donc requise.

9. Calendrier proposé pour réaliser ces nouveaux travaux

Adoption par la Commission au titre de nouveaux travaux – 38^e CAC – juillet 2015

Examen de l'amendement – 25^e CCFO – 2017

Adoption à l'étape 5/8 – 40^e CAC – juillet 2017