

¿Qué es el Acuerdo ATP?

El Acuerdo ATP (*Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en este transporte*) fue realizado en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, entrando en vigor el 21 de noviembre de 1976. Desde entonces, el acuerdo ha sido actualizado en varias ocasiones, siendo el Grupo de trabajo sobre transportes de mercancías perecederas (WP.11) del Comité de transportes interiores de la Comisión Económica para Europa, la entidad encargada de dichas actualizaciones.

Actualmente, los países donde aplica el ATP son: Albania, Alemania, Andorra, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Estonia, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Kazajstán, Kirguizistán, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Marruecos, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, República de Moldavia, Rumanía, Reino Unido, Serbia, Suecia, Tayikistán, Túnez, Turquía, Ucrania y Uzbekistán.

Básicamente, la finalidad del ATP es ofrecer al consumidor final una garantía de que los alimentos le llegan en unas condiciones higiénico-sanitarias adecuadas. Para ello, establece una reglamentación sobre cómo deben transportarse los alimentos perecederos, los requisitos que deben cumplir los vehículos que los transportan y los mecanismos de control necesarios para llevarlo a cabo.

El transporte de mercancías perecederas puede realizarse mediante diversos tipos de UTC: vagones ferroviarios, camiones rígidos, semirremolques, contenedores marítimos, etc. Las UTC que operan bajo el ATP deben estar sujetas a controles periódicos de sus elementos principales (equipos de frío, aislantes térmicos, juntas de estanqueidad, etc.) durante su vida útil, para garantizar la conservación de las mercancías transportadas. Además, deben contar con una marca o placa ATP que indique que la UTC está sujeta al Acuerdo ATP.

El Acuerdo aplica al transporte de mercancías perecederas congeladas y ultracongeladas así como las refrigeradas definidas en el anejo 3 (carne roja, yogures, pescados, etc.) en los modos de transporte por carretera, ferrocarril o una combinación de ambos entre dos países firmantes del acuerdo. También a trayectos marítimos inferiores a 150 km, dentro de un transporte intermodal precedido o sucedido por un transporte terrestre.

Puede encontrarse el texto completo del ATP en el siguiente link.

<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/C34A3365-BB37-4EB3-85AC-47E02BEF1B0F/123422/BOEATP201311936.pdf>

¿Están sujetos los contenedores marítimos al Acuerdo ATP?

El artículo 5 del Capítulo III del ATP indica,

“Las disposiciones del presente Acuerdo no se aplicarán a las operaciones de transporte terrestre efectuadas en contenedores clasificados como marítimos con características térmicas, sin transbordo de mercancías, siempre que estas operaciones vayan precedidas o seguidas de un transporte marítimo diferente de los previstos en el párrafo 2 del artículo 3 del presente Acuerdo”.

Donde el párrafo 2 del artículo 3 nos dice,

“Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo se aplicarán igualmente a los trayectos marítimos inferiores a 150 kilómetros, siempre que las mercancías se trasladen en las unidades utilizadas para el recorrido o los recorridos terrestres, sin transbordo de la mercancía, y que estos trayectos precedan o sigan a una o varias de las operaciones de transporte terrestre previstas en el párrafo 1 del presente artículo, o sean efectuadas entre dos de estas operaciones”.

Podemos concluir entonces, que los contenedores marítimos no estarían sujetos al Acuerdo ATP ni deberían contar con placa ATP, cuando son usados para un transporte intermodal cuya fase marítima es de larga distancia y supera los 150 km. Por ejemplo, un contenedor marítimo fletado desde Vigo (España) hasta Buenos Aires (Argentina) o Tokio (Japón), no estaría sujeto al ATP. Además de superarse los 150 km de distancia, dichos países no son firmantes del Acuerdo. Pero desde Vigo (España) hasta Casablanca (Marruecos) tampoco, aunque ambos países son firmantes del Acuerdo, ya que la fase marítima supera ampliamente los 150 km.

Sin embargo, existen casos puntuales donde sí podría ser exigible el ATP a un contenedor marítimo. Por ejemplo, un transporte en contenedor reefer desde España a Marruecos con una fase terrestre en origen, una fase marítima atravesando el Estrecho de Gibraltar desde Algeciras hasta Tanger (aproximadamente 65 km) y una fase terrestre en destino. Ambos son países firmantes del acuerdo y la fase marítima es inferior a 150 km, por tanto aplicaría el ATP.

En la práctica, estos transportes se hacen en camiones frigoríficos rígidos o articulados (semirremolques) que cumplen el ATP, cruzando el estrecho en ferry (transbordo rodado); pero en el hipotético caso de usar un contenedor marítimo para hacerlo, también estaría sujeto al ATP.

Para solventar este problema, algunas empresas europeas como UNIT45 han desarrollado contenedores que sí cumplen con el ATP, pero en el tráfico transoceánico en buques portacontenedores no son comunes.

http://www.unit45.com/201/?form_104.replyids=61