



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)
(Comité de sécurité de l'ADN)

Trente-huitième session

Genève, 23-27 août 2021

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :
autres propositions****Transport de cargaisons en vrac fumigées dans des cales
et cales fumigées de bateaux à marchandises sèches****Communication du Gouvernement allemand*.*****Résumé***Résumé analytique :**

Comme l'a expliqué la délégation allemande dans un document informel présenté à la trente-septième session du Comité de sécurité de l'ADN, les bateaux de navigation intérieure sont souvent utilisés pour transporter des produits naturels fumigés tels que des céréales, des graines oléagineuses et des aliments pour animaux. Deux techniques peuvent être mises en œuvre : l'ajout à la cargaison d'un fumigant tel que le bromométhane ou la phosphine, ou le chargement de cargaisons en vrac qui ont été préalablement fumigées dans les silos à terre. Les agents de fumigation présentent des risques lors du transport par voie fluviale pour les personnes employées à bord et les personnes intervenant dans le chargement et le déchargement des bateaux.

L'Allemagne est d'avis qu'il faut éliminer les risques d'exposition pendant le transport pour les personnes employées à bord des bateaux de navigation intérieure, en intégrant dans l'ADN des dispositions relatives au transport de produits naturels périssables dans des cales fumigées ou de cargaisons en vrac fumigées.

* Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2021/22.

** Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2021 tel qu'il figure dans le projet de budget-programme pour 2021 (A/75/6 (Sect.20), par. 20.51).



Mesures à prendre :	<p>Ajouter une nouvelle rubrique au tableau A : Numéro d'identification 9007 CARGAISONS EN VRAC DANS DES CALES FUMIGÉES ou CARGAISONS EN VRAC FUMIGÉES, avec le code de classification M11 et la disposition spéciale 804.</p> <p>Ajouter la nouvelle disposition spéciale 804 à la section 3.3.1 de l'ADN pour exclure largement ces cargaisons en vrac de l'ADN.</p> <p>Ajouter la nouvelle section 5.5.5, Dispositions spéciales applicables aux cargaisons en vrac dans des cales fumigées ou aux cargaisons en vrac fumigées (numéro d'identification 9007), analogues aux dispositions applicables aux engins de transport sous fumigation de la section 5.5.3 du RID, de l'ADR et de l'ADN.</p> <p>Modifier en conséquence la sous-section 2.2.9.3 de l'ADN et le tableau B.</p>
Documents de référence :	<p>Document informel INF.7 de la trente-septième session du Comité de sécurité de l'ADN ;</p> <p>ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, rapport de la trente-septième session, paragraphes 42 à 45.</p>

Introduction

- En 2017 et 2018, on a constaté lors du déchargement de bateaux de navigation intérieure transportant par exemple du maïs et du colza destinés à la production d'huile, ou des graines de tournesol, qu'il était encore possible de détecter de la phosphine dans la cale et qu'il était nécessaire de prendre des mesures spéciales pour protéger le personnel du bateau et du port. Cette substance est généralement utilisée dans le cadre de la lutte phytosanitaire. On suppose que la cargaison du bateau avait été fumigée auparavant ou que la cale avait été fumigée dans le pays d'origine.
- Fin 2019, une cargaison de granulés de farine de tournesol a été transbordée d'un navire de mer à plusieurs bateaux de navigation intérieure dans un port néerlandais. Certains de ces bateaux ont transporté leur cargaison en Allemagne. La cargaison avait été fumigée sur le navire de mer, mais pas sur les bateaux de navigation intérieure. Des substances toxiques provenant de la fumigation ont été libérées dans les cales des bateaux de navigation intérieure pendant le voyage, et plusieurs personnes ont eu besoin d'une prise en charge médicale. Pour autant que l'on sache, les bateaux de navigation intérieure n'avaient pas été informés que la cargaison avait été fumigée sur le navire de mer.
- La section 5.5.2 de l'ADN énonce les prescriptions à respecter lors du transport d'engins de transport sous fumigation. Selon le chapitre 1.2 de l'ADN, on entend par engin de transport uniquement « un véhicule, un wagon, un conteneur, un conteneur-citerne, une citerne mobile ou un CGEM », mais pas un bateau de navigation intérieure ou les cales d'un tel bateau.
- La délégation allemande sait que des recommandations concernant les clauses contractuelles relatives à la fumigation des cargaisons ont été élaborées par la FEDIOL, association européenne représentant l'industrie des huiles végétales et des farines de protéines. La délégation est d'avis qu'un simple engagement volontaire des acteurs du secteur concerné n'est pas suffisant pour garantir la sécurité du transport par les bateaux de navigation intérieure de cargaisons fumigées d'aliments pour animaux ou de semences. Les engagements volontaires doivent donc être complétés par des dispositions contraignantes relatives à la sécurité.

5. Une extension du chapitre 5.5 de l'ADN de manière à inclure des dispositions relatives au transport de cargaisons en vrac fumigées contribuerait à résoudre le problème. Comme c'est le cas pour les engins de transport sous fumigation (N° ONU 3359), le transport de cargaisons en vrac fumigées qui ne doivent pas être classées elles-mêmes comme marchandises dangereuses serait uniquement soumis aux dispositions applicables d'une nouvelle section 5.5.5. Cet ajout nécessiterait en outre d'ajouter une nouvelle rubrique au tableau A et de modifier les dispositions relatives à la classification.

6. L'Allemagne avait présenté cette proposition à la trente-septième session du Comité de sécurité de l'ADN (voir document informel INF.7 et rapport de la trente-septième session, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/76, par. 42 à 45). Au cours de la discussion, il avait été indiqué que certaines Parties contractantes envisageaient une interdiction générale du transport de marchandises fumigées à bord de bateaux de navigation intérieure. Les opérations de transport concernées étaient effectuées par des transporteurs qui ne connaissaient généralement pas la réglementation sur les marchandises dangereuses ; il convenait de ne pas imposer des contraintes excessives à ces entreprises. C'est pourquoi il avait été jugé préférable d'inclure certaines règles relatives au transport de cargaisons en vrac fumigées dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

7. Malgré les préoccupations exprimées, l'Allemagne s'en tient à sa proposition. Il serait impossible de faire appliquer une interdiction générale du transport. En revanche, on peut légitimement demander aux transporteurs de prendre connaissance de nouvelles règles qui seront limitées à une seule sous-section de l'ADN. L'intégration dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin n'est pas appropriée, étant donné que ce règlement n'est pas applicable sur toutes les voies de navigation intérieure relevant de l'ADN, et que la question ne concerne pas la sécurité et l'efficacité de la navigation au sens du Règlement de police.

Proposition

8. Au 2.2.9.3, Liste des rubriques, ajouter la rubrique suivante à la fin du code de classification M11 :

« 9007 CARGAISONS EN VRAC DANS DES CALES FUMIGÉES ou
9007 CARGAISONS EN VRAC FUMIGÉES ».

9. Au 3.2.1, Tableau A : Liste des marchandises dangereuses par ordre numérique, ajouter la nouvelle ligne suivante :

N ^o . ONU ou ID	Nom et description	Classe	Code de classification	Groupe d' emballage	Étiquettes	Dispositions spéciales	Quantités limitées et exceptées		Transport admis	Équipement exigé	Ventilation	Mesures pendant le chargement/ déchargement/ transport			Nombre de cônes, feux bleus	Observations
							3.4	3.5.1.2				7.1.6	7.1.6	7.1.6		
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9)	(10)	(11)			(12)	(13)
9007	CARGAISONS EN VRAC DANS DES CALES FUMIGÉES ou CARGAISONS EN VRAC FUMIGÉES	9	M11			804				PP						

10. Au 3.2.2, Tableau B : Liste des marchandises dangereuses par ordre alphabétique, ajouter la nouvelle ligne suivante :

<i>Nom et description</i>	<i>N° ONU ou ID</i>
CARGAISONS EN VRAC DANS DES CALES FUMIGÉES ou	9007
CARGAISONS EN VRAC FUMIGÉES	9007

11. Au 3.3.1, ajouter la nouvelle disposition spéciale suivante :

« 804 Les cargaisons en vrac dans des cales fumigées ou les cargaisons en vrac fumigées qui ne doivent pas être classées elles-mêmes comme marchandises dangereuses sont uniquement soumises aux dispositions du 5.5.5.

Ces dispositions s'appliquent lorsque les cales du bateau sont fumigées après avoir été remplies des cargaisons en vrac avant ou pendant le transport, ou lorsque les cargaisons en vrac ont été fumigées avant ou après leur chargement dans les cales, par exemple pendant l'opération de transport précédente assurée par un navire de mer ou un autre bateau de navigation intérieure, ou au point de chargement. ».

12. Au chapitre 5.5, ajouter la nouvelle section 5.5.5, comme suit :

« 5.5.5 Dispositions spéciales applicables aux cargaisons en vrac dans des cales fumigées ou aux cargaisons en vrac fumigées (numéro d'identification 9007)

5.5.5.1 Généralités

5.5.5.1.1 Les cargaisons en vrac dans des cales fumigées ou les cargaisons en vrac fumigées (numéro d'identification 9007) qui ne doivent pas être classées elles-mêmes comme marchandises dangereuses ne sont pas soumises à d'autres dispositions de l'ADN que celles qui figurent dans la présente section.

5.5.5.1.2 Si des cales fumigées contenant des cargaisons en vrac sont chargées avec d'autres marchandises dangereuses en plus de l'agent de fumigation, ou si d'autres marchandises dangereuses sont chargées dans une cale en plus de cargaisons en vrac fumigées, les dispositions de l'ADN concernant ces marchandises s'appliquent en plus des dispositions de la présente section.

5.5.5.1.3 Seules les cales qui peuvent être fermées de façon à réduire au minimum les fuites de gaz peuvent être utilisées pour le transport de cargaisons en vrac sous fumigation ou de cargaisons en vrac fumigées.

5.5.5.1.4 Il est interdit de pénétrer dans les cales.

5.5.5.2 Formation

Les personnes ayant à s'occuper de la manutention des cales sous fumigation et des cales contenant des cargaisons en vrac fumigées doivent avoir reçu une formation adaptée à leurs responsabilités.

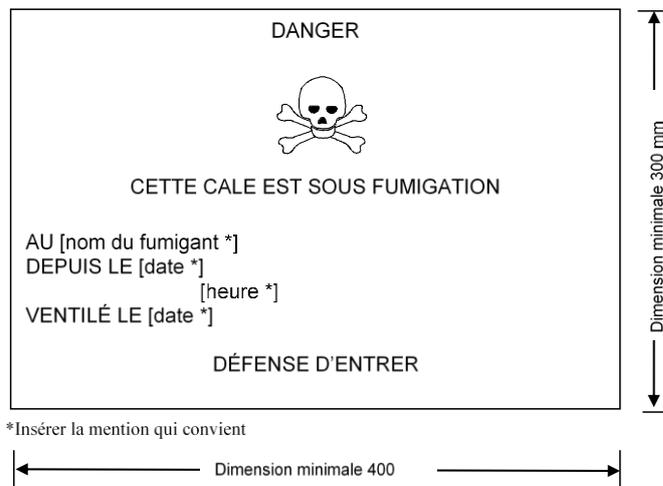
5.5.5.3 Marquage et marques de mise en garde

5.5.5.3.1 Une marque de mise en garde conforme au 5.5.5.3.2 doit être placée sur chacun des points d'accès de la cale concernée, à un emplacement où elle sera vue facilement par les personnes ouvrant la cale ou y pénétrant. Deux marques de mise en garde, l'une à bâbord et l'autre à tribord, sont suffisantes. Ces marques de mise en garde doivent rester apposées jusqu'à ce que les dispositions suivantes aient été prises :

- a) La cale a été ventilée pour éliminer les concentrations nocives de gaz de fumigation ;
- b) Les cargaisons en vrac ont été déchargées.

5.5.5.3.2 La marque de mise en garde doit être conforme à celle qui est représentée à la figure 5.5.5.3.2.

Figure 5.5.5.3.2



Marque de mise en garde pour les cales sous fumigation

La marque doit avoir une forme rectangulaire et mesurer au moins 400 mm en largeur et 300 mm en hauteur. L'épaisseur minimale de la ligne extérieure doit être de 2 mm. La marque doit être de couleur noire sur fond blanc et les lettres doivent mesurer au moins 25 mm en hauteur. Lorsque les dimensions ne sont pas spécifiées, tous les éléments doivent respecter approximativement les proportions représentées.

5.5.5.3.3 Si la cale a été complètement ventilée, soit par ouverture des panneaux d'écouille, soit par ventilation mécanique, après la fumigation, la date de ventilation doit être indiquée sur la marque de mise en garde.

5.5.5.3.4 Lorsque la cale a été ventilée et déchargée, les marques de mise en garde doivent être enlevées.

5.5.5.4 Documentation

5.5.5.4.1 Les documents associés au transport de cargaisons en vrac dans des cales qui ont été fumigées et qui n'ont pas été complètement ventilées avant le transport doivent comporter les indications suivantes :

- "9007 CARGAISONS EN VRAC DANS DES CALES FUMIGÉES, 9" ou "9007 CARGAISONS EN VRAC DANS DES CALES FUMIGÉES, classe 9" ou "9007 CARGAISONS EN VRAC FUMIGÉES, 9" ou "9007 CARGAISONS EN VRAC FUMIGÉES, classe 9" ;
- La date et l'heure de la fumigation ;
- Le type et la quantité de l'agent de fumigation utilisé.

Ces indications doivent être rédigées dans une langue officielle du pays de départ. Si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, elles doivent être rédigées en anglais, français ou allemand, à moins que des accords conclus entre les pays intéressés au transport, si accords il y a, n'en disposent autrement.

Si le fumigant est utilisé pendant le voyage, le conducteur doit établir un document comportant les informations ci-dessus.

- 5.5.5.4.2 Les documents de transport peuvent avoir une forme quelconque à condition de contenir tous les renseignements exigés au 5.5.5.4.1. Ces renseignements doivent être faciles à identifier, lisibles et durables.
- 5.5.5.4.3 Des instructions doivent être données sur la manière d'éliminer les résidus d'agents de fumigation, y compris les appareils de fumigation utilisés (le cas échéant). ».

Justification

13. Dans le contexte du présent document, on entend par fumigation les activités de lutte ciblée contre les organismes nuisibles ou les parasites faisant appel à des produits biocides, des pesticides ou du cyanure d'hydrogène (acide cyanhydrique, acide prussique), ainsi que des substances et préparations servant à générer ou à évaporer du cyanure d'hydrogène ou des composés très volatils de cyanure d'hydrogène, ou de la phosphine ou des substances et préparations générant de la phosphine, ou du difluorure de sulfuryle (fluorure de sulfuryle), afin de protéger les cargaisons présentes dans les cales des bateaux contre ces ravageurs (tels que les insectes ou les champignons). On entend par organisme nuisible tout organisme, y compris un agent pathogène, qui est préjudiciable à l'homme, aux activités humaines ou aux produits utilisés ou fabriqués par l'homme, ou nuisible aux animaux ou à l'environnement, ou dont la présence est indésirable.

14. La question de la fumigation doit faire l'objet d'une réglementation dans le cadre de l'ADN. Les cargaisons en vrac dont le transport dure plusieurs jours sont fumigées pour les protéger des infestations de parasites. Les personnes qui, au cours d'une opération de transport, se trouvent à proximité de cargaisons en vrac fumigées ou en contact avec celles-ci doivent être protégées des risques que présentent pour leur santé ou leur vie les fumigants libérés pendant le transport (y compris le déchargement).

15. Cette question ne doit pas être traitée par la police fluviale, car elle ne concerne pas la sécurité et l'efficacité de la navigation sur les cours d'eau. Régir cette question uniquement dans les dispositions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin n'est pas suffisant, car souvent les transports en question commencent déjà sur le Danube.

16. La nouvelle section 5.5.5 ne fait aucune référence au paragraphe 1.1.4.6.2 de l'ADN. Par conséquent, l'ADN ne prendra pas le pas sur les autres règles et règlements qui s'appliquent généralement au transport de marchandises sur les voies navigables intérieures. Les éventuelles règles de sécurité du travail plus strictes relatives à la fumigation des unités de transport mises en place au niveau national ou de l'Union européenne et qui ne concernent pas la sécurité du transport resteront applicables.

17. Dans le cas d'opérations de transport internationales, il ne serait pas approprié de faire référence aux seules réglementations nationales de sécurité du travail. Les transporteurs et les conducteurs peuvent avoir à respecter plusieurs règles et règlements différents au cours d'une opération de transport. Cette situation n'est pas non plus tenable pour les forces de l'ordre intervenant le long du Rhin en raison de la section 2.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin, car il est difficile de déterminer les règles de sécurité du travail applicables. Conformément à cette disposition, chaque État riverain du Rhin ou de la Belgique peut décider que ses règles de sécurité du travail sont applicables sur les bateaux rhénans immatriculés dans son État. Ainsi, les bateaux non immatriculés sont soumis à la réglementation de l'État riverain du Rhin ou de la Belgique, où se trouvent le siège de la société ou le domicile légal du propriétaire.

18. Une interdiction générale du transport de cargaisons en vrac fumigées ou de cargaisons en vrac dans des cales fumigées serait disproportionnée et est donc hors de question. Le transport de graines oléagineuses et d'aliments pour animaux de la région du Danube ou des ports d'Amsterdam-Rotterdam-Anvers (ARA) vers l'Allemagne est indispensable pour le secteur agricole et ne peut être raisonnablement remplacé par des opérations de transport routier ou ferroviaire économiquement viables.

19. La structure et les marques de mise en garde de la nouvelle section 5.5.5 qui doit être insérée sont analogues à celles de la section 5.5.2, Dispositions spéciales applicables aux engins de transport sous fumigation (N° ONU 3359).

20. Les risques auxquels sont exposées les personnes intervenant dans l'opération de transport sont comparables aux risques présentés par la fumigation des engins de transport.

21. Les engins de transport sous fumigation ne contiennent généralement pas non plus de marchandises dangereuses et ne sont réglementés dans le RID, l'ADR et l'ADN qu'en raison de cette fumigation.

22. Les dispositions de la nouvelle section 5.5.5 permettent de garantir que les personnes intervenant dans l'opération de transport (y compris le déchargement) sont informées de manière appropriée. Les informations sur la fumigation des cales ou de la cargaison attirent l'attention de toutes les personnes concernées sur les mesures de sécurité requises pour la manutention de la cargaison.

23. La fermeture des cales empêche les rejets non maîtrisés de fumigant pendant le voyage.

Sécurité

24. Les dispositions proposées permettront de prévenir dans une large mesure les risques posés par les rejets non maîtrisés de fumigant pour les personnes employées à bord pendant le transport et pour les personnes intervenant dans le chargement et le déchargement des bateaux.

Faisabilité

25. La mise en œuvre ne devrait poser aucun problème. La législation relative à la santé et à la sécurité au travail de plusieurs Parties contractantes qui sont membres de l'Union européenne comporte des dispositions analogues, qui continuent d'être applicables.

26. La mise en œuvre entraîne des dépenses mineures pour les transporteurs en ce qui concerne l'élaboration des documents d'accompagnement et l'achat et l'apposition des marques de mise en garde.

27. On peut supposer qu'aujourd'hui, seuls des bateaux dont les cales sont équipées de panneaux d'écouille sont utilisés pour le transport de cargaisons en vrac fumigées. Si ce n'est pas le cas, il est possible de renforcer l'étanchéité des cales à moindre effort afin de réduire le plus possible les rejets de fumigants.
