



---

**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)****Quarantième session**

Genève, 22-26 août 2022

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

**Rapports des groupes de travail informels****Groupe de correspondance sur les cargaisons sous fumigation****Communication de l'Allemagne\* \*\*****Introduction**

1. À sa trente-huitième session (août 2021), le Comité de sécurité a approuvé l'établissement d'un groupe de correspondance chargé de déterminer s'il convient de réglementer le transport de cargaisons en vrac sous fumigation dans des cales et cales sous fumigation de bateaux à marchandises sèches, sur la base de la proposition soumise par l'Allemagne concernant l'ajout d'une section 5.5.5 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2021/22 et document informel INF.5 (Autriche)). Il a été convenu que toute nouvelle proposition devrait se concentrer sur la sécurité de l'équipage et des passagers et tenir compte de tous les risques envisageables.

2. L'Allemagne a repris la présidence du groupe de correspondance et a mis à disposition un espace de travail sur un serveur national de documents géré par l'État allemand. Outre l'Allemagne, la France et les Pays-Bas (Parties contractantes), les délégations de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), de l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et de la GAFTA (Grain and Feed Trade Association) participent aux travaux de ce groupe.

3. Le Président avait rassemblé des documents de référence, tels que des articles spécialisés sur la fumigation des cargaisons de céréales transportées par navires de mer, et les avait mis à la disposition du groupe dans l'espace de travail susmentionné. De plus, une traduction anglaise des dispositions allemandes relatives à la fumigation des engins de transport et dans ces engins a été mise à disposition. La GAFTA et l'UENF/OEB ont donné des explications sur les procédures de fumigation et les mesures de sécurité à prévoir et les

---

\* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2022/42.

\*\* A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76.



Pays-Bas ont présenté un projet de proposition modifié. La France a transmis des extraits de la réglementation correspondante de l'Organisation maritime internationale (OMI) relatifs aux navires de mer.

## I. Résultats préliminaires

4. Tant aux Pays-Bas qu'en Allemagne, il existe des règles et des règlements dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail qui régissent également les mesures de fumigation sur les bateaux de navigation intérieure. Ces règles et règlements sont fondés sur les réglementations correspondantes de l'Union européenne relatives à la manipulation des biocides, mais comprennent des dispositions relatives à la fumigation à bord des bateaux de navigation intérieure qui diffèrent sur certains points.

5. La délégation néerlandaise et la délégation de l'UENF/OEB estiment qu'une fumigation initiale de la cargaison dans la cale d'un bateau de navigation intérieure, avant ou pendant le voyage, ne devrait pas être autorisée (« fumigation à bord » interdite), tandis que la GAFTA considère qu'une fumigation correctement effectuée avant le début du voyage est acceptable si le bateau reste au port jusqu'à ce qu'il soit autorisé à naviguer.

6. Il convient plutôt d'envisager des scénarios dans lesquels le bateau de navigation intérieure accepte de transporter des cargaisons en vrac qui ont été soumises à une fumigation au préalable. Il pourrait s'agir de cargaisons qui ont été :

- a) Préalablement fumigées dans un silo d'une installation à terre ;
- b) Préalablement fumigées à bord d'un navire de mer ;
- c) Fumigées lors d'un précédent transport par train de marchandises.

7. En ce qui concerne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'un transport par bateau de navigation intérieure, les propositions et prescriptions suivantes, en partie contradictoires, ont été formulées :

a) Pour les navires transportant des cargaisons en vrac sous fumigation, aucun certificat d'agrément n'est requis. Aucun expert (ADN) ne doit être présent à bord du navire ;

b) Pendant le chargement, des informations complètes indiquant que la cargaison acceptée a été préalablement sous fumigation doivent être transmises au conducteur ;

c) La cargaison sous fumigation ne doit pas dégager de gaz toxiques à des concentrations dépassant un seuil qui reste à déterminer (seuil légal en PPM). Cette valeur doit être confirmée par une mesure (officielle). Dans ce contexte, l'état « sous fumigation » doit être défini de manière plus précise ;

d) La marchandise ne devrait pas être déchargée d'un navire de mer, d'un entrepôt ou d'un train avant que son déchargement n'ait été déclaré sûr par un fumigateur agréé/formé, c'est-à-dire qu'elle ne devrait jamais être transbordée d'un autre mode de transport ou d'entreposage vers un bateau de navigation intérieure avant que la valeur ne soit inférieure au seuil ;

e) Les cargaisons dont les émissions sont inférieures à ce seuil ne sont pas soumises à l'ADN. Celles dont les émissions dépassent le seuil susmentionné ne peuvent être transportées que dans des conditions particulières et seulement après avoir fait l'objet d'une approbation ponctuelle de la part des autorités portuaires ;

f) Lors du chargement du bateau de navigation intérieure, des mesures doivent être effectuées et le chargement doit être supervisé par une personne autorisée. Le conducteur du bateau de navigation intérieure doit recevoir des instructions concernant les mesures supplémentaires à effectuer et les mesures appropriées à prendre en cas d'augmentation des concentrations de gaz toxiques pendant le voyage ;

g) Toutes les personnes à bord doivent être équipées d'un équipement de protection individuelle et de dispositifs d'alerte au gaz à porter sur soi ;

h) Les cales du navire doivent être fermées aussi hermétiquement que possible pour éviter que les gaz toxiques ne se répandent de manière incontrôlée à bord. Cependant, à l'heure actuelle, les capots de cales des navires à marchandises sèches ne sont pas étanches au gaz ;

i) À plusieurs endroits dans la zone des cales du navire, des plaques d'avertissement spéciales doivent être apposées, indiquant clairement que les cales contiennent une cargaison sous fumigation. Il convient de noter que ces plaques d'avertissement sont déjà tenues d'être apposées conformément aux règles de santé et de sécurité au travail mentionnées ci-dessus. Il ne devrait pas y avoir de différence entre les différents codes concernant les prescriptions relatives à la configuration de la plaque d'avertissement ;

j) Après le déchargement du bateau de navigation intérieure, les plaques d'avertissement ne doivent pas pouvoir être retirées avant que les cales aient été adéquatement ventilées.

8. La proposition de l'Autriche d'étoffer la section 5.5.2 au lieu d'ajouter une section 5.5.5 (document informel INF.5 de la trente-huitième session) n'a pas encore été examinée.

9. Les dispositions de l'ADN devraient être soumises à la réserve selon laquelle d'autres règles et règlements peuvent interdire de manière générale le transport de cargaisons en vrac sous fumigation.

10. Les règles relatives à la façon dont la fumigation devrait ou doit être effectuée à bord des navires de mer ou dans les silos à terre et aux entités qui devraient ou doivent s'en charger ne sont pas couvertes par les conditions de transport dans le cadre de l'ADN.

## II. Étapes suivantes

11. Le Comité de sécurité est invité à examiner ces résultats préliminaires et à donner son avis à leur sujet. Il pourrait conseiller le groupe de correspondance sur l'orientation à donner à ses travaux.