



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)

Quarante-deuxième session

Genève, 21-25 août 2023

Point 1 de l'ordre du jour provisoire

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels

Groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation

Conclusions à mi-parcours

Communication du Gouvernement allemand au nom de la présidence du groupe de travail par correspondance* **

Introduction

1. Conformément au mandat que leur a conféré le Comité de sécurité de l'ADN à sa quarante et unième session, les membres du groupe de travail par correspondance du transport sous fumigation, c'est-à-dire des représentants des délégations allemande (présidence), autrichienne, française et néerlandaise ainsi que des associations professionnelles, à savoir le représentant de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et de l'Organisation européenne des bateliers (OEB) et celui de la Grain and Feed Trade Association (GAFTA), ont échangé des vues par écrit sur la manière dont le transport de cargaisons en vrac qui ont été fumigées à des fins de lutte phytosanitaire avant d'être chargées sur un bateau de navigation intérieure pourrait être réglementé dans le Règlement annexé à l'ADN.

2. Le but principal est de faire en sorte que le transporteur soit informé en temps utile que la cargaison a été fumigée afin d'éviter, pour les personnes à bord du bateau, tout risque associé au rejet de gaz toxiques par les fumigants.

* Diffusé en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2023/39.

** A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6.



I. Proposition préliminaire de nouvelles dispositions dans l'édition 2025 de l'ADN

3. Le groupe de travail par correspondance s'est entendu sur les propositions d'amendement ci-après et les soumet à l'évaluation du Comité de sécurité de l'ADN :

a) Section 1.2.1 – Définitions

Dans la section 1.2.1, ajouter la nouvelle définition ci-après :

« *Cargaison sous fumigation* : une cargaison transportée en vrac (par exemple, céréales, aliments pour animaux, bois) qui, avant le transport par voie navigable intérieure, a été traitée spécifiquement par l'application de produits biocides ou phytopharmaceutiques pour lutter contre les insectes nuisibles ciblés dans le produit et dans l'enveloppe. » ;

b) Section 3.2.1 – Tableau A

Dans le tableau A, ajouter une nouvelle rubrique après le No ONU 9006, telle qu'elle figure dans l'annexe du présent document ;

c) Section 3.2.2 – Tableau B

Dans la section 3.2.2, dans le tableau B, ajouter la rubrique ci-après dans l'ordre alphabétique :

Nom et description	No ONU	Classe	Note
CARGAISON SOUS FUMIGATION	9007	9	Uniquement admis au transport conformément à la disposition spéciale 804

d) Sous-section 2.2.9.2 (Classe 9) – Matières et objets non admis au transport

Au 2.2.9.2, ajouter le tiret ci-après :

« – Cargaison sous fumigation, telle que définie au 1.2.1, affectée au numéro d'identification 9007 qui ne satisfait pas aux conditions de la disposition spéciale 804. » ;

e) Chapitre 3.3 – Dispositions spéciales applicables à une matière ou à un objet particuliers

Au chapitre 3.3, ajouter la nouvelle disposition spéciale ci-après, à la fin :

« 804 Les CARGAISONS SOUS FUMIGATION, telles que définies au 1.2.1, ne sont pas soumises aux autres dispositions de l'ADN hormis celle-ci. Le transport de CARGAISONS SOUS FUMIGATION est interdit si les dispositions ci-après ne sont pas satisfaites :

- [L'expéditeur] [Le mandant] doit veiller à ce que les résidus [de comprimés ou de sachets] utilisés pour la fumigation, le cas échéant, soient retirés des lots destinés à être chargés et soient éliminés comme il se doit ;
- Immédiatement [avant] [après] le remplissage de la cargaison sous fumigation dans les cales du navire, la concentration résiduelle des gaz et vapeurs toxiques ci-après rejetés par les fumigants [dans l'air ambiant] doit être inférieure aux valeurs suivantes :

Phosphine	[0,1 ppm]
Fluorure de sulfuryle	[10,0 mg/m ³]
Bromure de méthyle*	[1 ppm]

* La législation européenne en a interdit l'utilisation dans les Parties contractantes qui sont membres de l'Union européenne.

- c) [L'expéditeur] [Le mandant] doit en apporter la confirmation de manière traçable. Il doit informer le transporteur à l'avance, de manière traçable, que la cargaison présentée au transport a été fumigée avant le départ et que le transport est autorisé, les mesures nécessaires ayant été réalisées. Les informations doivent être conservées à bord pendant le trajet ;
- [x) Pour le transport de cargaisons sous fumigation (No ONU 9007), il est prescrit/recommandé que l'équipage dispose d'un appareil de mesure du fumigant qui a été utilisé avant le transport. Les mesures peuvent également être réalisées à l'aide d'un toximètre ;]
- d) Si l'on soupçonne que la cargaison continue ou recommence à rejeter des quantités résiduelles de fumigant supérieures aux valeurs indiquées à l'alinéa b), le bateau doit s'arrêter à un endroit approprié aussi éloigné que possible de toute habitation jusqu'à ce que la concentration de gaz atteigne un niveau sans risque conformément au tableau ci-dessus. L'autorité compétente doit être prévenue dans les plus brefs délais ;
- e) Immédiatement avant le déchargement de la cargaison sous fumigation des cales du bateau, la concentration résiduelle des gaz et vapeurs toxiques rejetés par les fumigants qui ont été utilisés avant le transport doit être mesurée sous la responsabilité [de l'expéditeur] [du mandant] par un expert [qualifié] [agréé]. [L'expéditeur] [Le mandant] doit informer le déchargeur du résultat à l'avance et de manière traçable ;
- f) Toute fumigation en cours de transit à bord des bateaux est interdite. ».

II. Justification

4. Les seules cargaisons en vrac dont on sait qu'elles ont potentiellement été fumigées à des fins de lutte phytosanitaire sont les produits agricoles. Dans ce secteur d'activité, seuls les trois fumigants mentionnés sont actuellement utilisés en raison d'autres dispositions réglementaires (par exemple, le règlement sur les produits biocides de l'Union européenne).

5. La majorité du groupe était favorable à ce qu'il incombe à l'expéditeur de veiller à ce que les mesures requises soient réalisées avant le départ pour autoriser le transport de la cargaison, conformément à la législation relative aux marchandises dangereuses. La GAFTA a exprimé une opinion divergente, qui était d'imputer cette responsabilité au « mandant », à savoir, selon les normes de l'association, « le vendeur et/ou l'acheteur ou le destinataire des marchandises ».

6. Si les mesures requises pour autoriser le transport ont été effectuées avant que la cargaison ne soit chargée sur le bateau de navigation intérieure, il n'est pas nécessaire d'effectuer d'autres mesures, notamment des mesures à intervalles réguliers en cours de route, ni de ventiler la cargaison avant le déchargement, car on ne s'attend pas à ce qu'une concentration importante de fumigant soit présente pendant le trajet.

7. Néanmoins, on ne peut pas exclure complètement la possibilité que, pendant le transport par bateau de navigation intérieure, des résidus de fumigant « cachés » soient rejetés dans l'environnement. La protection des membres de l'équipage contre les risques immédiats pendant le voyage du bateau est régie par le droit national, européen ou international en matière de sécurité au travail et de sécurité d'exploitation. Toutefois, pour assurer la protection élémentaire des personnes participant au déchargement des bateaux, il est approprié d'effectuer une mesure de contrôle de la cargaison immédiatement avant le déchargement. La responsabilité de cette mesure incombe au « propriétaire de la cargaison » ou à l'« expéditeur ». À l'heure actuelle, les membres d'équipage ne sont pas qualifiés pour manipuler des fumigants.

8. Le groupe n'est pas encore parvenu à se mettre d'accord sur la question de savoir si, pour la protection des personnes à bord, un appareil de mesure des gaz devrait être embarqué pendant le transport.

9. Le transporteur par navigation intérieure doit s'assurer avant le début du voyage qu'il a reçu des preuves des mesures effectuées sur la cargaison avant le départ et veiller à ce que le déchargement du bateau ne commence qu'après une nouvelle mesure de contrôle.

10. Il convient de noter que les mesures proposées dans le présent document peuvent influencer indirectement sur le transport par d'autres modes de produits agricoles sous fumigation. Ces produits sont non seulement chargés à bord depuis des silos à terre, mais aussi, très souvent, depuis des navires de mer ou des trains. Ils ne devraient être acheminés par véhicule routier que dans de très rares cas, mais cette possibilité ne peut pas être totalement exclue.

11. Dans le transport maritime, les protocoles établis concernant la manipulation de cargaisons en vrac sous fumigation prévoient déjà que des mesures soient effectuées avant d'autoriser le transport. À la connaissance du groupe, ce n'est pas le cas pour le transport ferroviaire ni routier, ce qui signifie que, dans ces cas, le propriétaire de la cargaison se verra imposer une obligation supplémentaire.

12. La Réunion commune RID/ADR/ADN pourra peut-être examiner si les dispositions de la section 5.5.2 de l'ADR et du RID relatives aux engins de transport sous fumigation (No ONU 3359) ne s'appliquent pas déjà au transport de produits agricoles sous fumigation dans des véhicules routiers et des wagons de chemin de fer.

III. Faisabilité

13. Aucune mesure de conversion n'est nécessaire pour les bateaux servant au transport de cargaisons en vrac sous fumigation. À condition que les fumigants utilisés pour les cargaisons en vrac se soient déjà dispersés avant le début du transport par bateau de navigation intérieure, il n'est pas obligatoire d'appliquer une nouvelle étiquette de mise en garde sur les bateaux.

14. Les vendeurs, expéditeurs et chargeurs de produits agricoles fumigés à des fins de lutte phytosanitaire disposent déjà, pour d'autres raisons juridiques, d'une expérience et de procédures adéquates en ce qui concerne les mesures à effectuer avant le chargement de la cargaison dans les cales des bateaux de navigation intérieure pour que le transport soit autorisé.

15. Par conséquent, le transporteur par navigation intérieure est en grande partie libéré des tâches et des responsabilités dont il n'a actuellement pas l'habitude.

IV. Durabilité

16. Les dispositions relatives au transport sous fumigation peuvent être associées en particulier aux objectifs de développement durable ci-après (voir le document informel INF.23 de la session du printemps 2023 de la Réunion commune RID/ADR/ADN) :

a) Objectif 3 – Bonne santé et bien-être

Les dispositions proposées garantissent la sécurité de la manipulation de produits chimiques dangereux pendant le transport. Les parties concernées reçoivent des informations appropriées sur la manière de manipuler les marchandises dangereuses ;

b) Objectif 8 – Travail décent et croissance économique

Dans les Parties contractantes à l'ADN, tous les employés qui travaillent sur des bateaux de navigation intérieure à cargaison sèche, ainsi que tous ceux qui travaillent pour des remplisseurs ou des déchargeurs de bateaux à cargaison sèche ont accès à un niveau équivalent de protection et aux informations nécessaires sur les mesures de protection adéquates qu'ils peuvent prendre sur leur lieu de travail en fonction des marchandises dangereuses qu'ils manipulent.

Annexe

No 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						
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
3.1.2		2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4	3.5.1.2	3.2.1	8.1.5	7.1.6	7.1.6	7.1.5	3.2.1
9007	CARGAISON SOUS FUMIGATION	9	M11			804		E0	B					