



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2005/41
16 juin 2005

Original: FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Genève, 13-23 septembre 2005)

NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Section 5.5.2 : Transport d'unités de transport ventilés après fumigation

Transmis par le Gouvernement de l'Allemagne */

Le secrétariat a reçu de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) la proposition reproduite ci-après.

RÉSUMÉ

Résumé analytique : Les unités de transport ventilées après fumigation sont admises au transport sans marquage, bien qu'au cours de transports de longues durées des gaz peuvent s'échapper des marchandises sous fumigation ou des matériaux de l'emballage et peuvent s'accumuler en concentrations se situant au-dessus des valeurs admises. En cas de pénétration sans protection pendant le transport du personnel de contrôle administratif (douane, protection phytosanitaire, police), ou lors du déchargement chez le destinataire, le personnel intervenant peut être soumis à des dangers pour sa santé. C'est la raison pour laquelle il est proposé de munir également les unités de transport ventilées, pour lesquelles l'on ne peut pas exclure absolument une génération de gaz au repos, d'un signal de mise en garde. Une réglementation uniforme doit être prise en compte dans toutes les prescriptions modales et dans le Règlement type de l'ONU.

*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/ GT-III/2005/41.

Décision à prendre :	Complément aux règlements RID/ADR, section 5.5.2, ainsi qu'aux règlements comparables dans toutes les prescriptions modales et dans le Règlement type de l'ONU.
Documents connexes :	DSC 7/3/17 (Document de l'Organisation maritime internationale).

1. Introduction/Justification :

Les autorités compétentes britanniques ont communiqué, par le document DSC7/3/17, que pour la Grande Bretagne 2 % (de mensuellement 650 dans un port britannique) des conteneurs contrôlés contenaient des (restes) de fumigants, sans que ceux-ci aient été marqués ou nommés dans les documents de transport.

Ces informations de Grande Bretagne sont confirmées par des expériences provenant d'Allemagne. Des enquêtes effectuées à Rotterdam en 2002 sur 303 conteneurs choisis au hasard ont apportées des constatations similaires (Measuring the amount of gas in import containers, T. Knol-de Vos du 15 octobre 2002 -729/02 IEM). Des valeurs constatées l'on peut déduire qu'environ 2/3 de ces conteneurs ont été ventilés après fumigation (2 à 3 fois les valeurs admises). Des valeurs élevées pour le tiers restant donnent à entendre que des conteneurs sous fumigation, sans ventilation et sans marquage ont été transportées en contradiction avec les prescriptions de transport.

Conformément aux prescriptions du 7.4.3.5 du Code IMDG, le Code ne s'applique pas

« pour des unités de transport fermées qui, après la fumigation ont été complètement ventilés, soit par l'ouverture des portes de l'unité, soit par une ventilation mécanique, afin qu'il soit assuré qu'aucune concentration de gaz nocifs n'est encore présente. Après ventilation complète, les signaux de mise en garde sont également à enlever sur ces unités de transport. »

Pour le transport maritime de conteneurs sous fumigation des exigences plus élevées doivent être satisfaites et qui conduisent à des coûts de transport plus élevés. C'est pourquoi les conteneurs sont mis sous fumigation le plus possible sur terre et ventilés. Il ne résulte en règle générale de la ventilation effectuée après la fin de la fumigation, le mesurage du gaz et l'autorisation selon les règlements actuellement applicables de la législation sur la fumigation et de la sécurité du transport, encore avant le transport consécutif, peut-être de longue durée, qu'un état de gaz provisoire au moment du mesurage. Néanmoins ce résultat donne l'occasion, tant dans la pratique internationale que nationale de la fumigation, de considérer l'unité de transport comme non sous fumigation et ainsi de ne pas la marquer ou d'enlever un marquage existant.

Au cours d'un transport consécutif de longue durée, par exemple également un transport précédant ou suivant un parcours maritime, des restes de gaz encore présents pourront cependant s'accumuler dans le chargement ou dans l'emballage et former à nouveau des concentrations mettant en danger la santé.

La mise en danger par des gaz s'accumulant encore peut se concrétiser lors de l'ouverture de l'unité de transport par les services de contrôle (douane, autorités phytosanitaires, police de la protection des eaux) au cours du transport ou à la fin du transport pendant le déchargement chez le destinataire.

Clarté du mesurage indépendant :

Même les règlements sur la ventilation rédigés un peu plus largement dans le par. 7.4.3.5 du Code IMDG en comparaison avec le par. 5.5.2.2, 2^{ème} phrase du Règlement type de l'ONU, ne déterminent pas techniquement clairement quand on peut prendre comme point de départ l'absence de gaz (absence de gaz après le mesurage indépendant après la ventilation chez l'expéditeur, absence de gaz garantie pour un transport plus long jusqu'au destinataire sur l'exemple du transport maritime ?).

La « Recommandation on the Safe Use of Pesticides on Ships » de l'OMI ne contient en l'occurrence aucune règle plus concrètes (voir 3.5.2). Il reste également incertain quelle signification prennent en l'occurrence les « Threshold Limit Values - TLV » citées dans l'Annexe 2 de la recommandation.

Dans une lettre de l'Office fédéral allemand pour l'évaluation du risque du 21.4.2004 (FB8-3822-37/04) il est expliqué en l'occurrence :

« Même les prescriptions des USA d'habitude pourtant très détaillées ne contiennent aucune donnée de référence concrètes de concentration pour les restes de gaz inférieurs aux valeurs MAK ou aux valeurs TVL. Une des formulations typiques pour l'autorisation de conteneur après la ventilation a la teneur suivante :

"The area or site must be monitored to ensure that liberation of gas from the treated commodity does not result in the development of unacceptable levels (i.e., over industrial hygiene levels of phosphine.)"¹⁾.

L'exigence de la règle TRGS 512 applicable en Allemagne pour la fumigation après le constat d'absence de gaz du conteneur (Nr. 11.3), définit en tant que concentration inférieure de limite d'indication (de déclenchement) le tube d'essai de la firme Dräger, ne trouve pas de conformité dans les règlements des prédominants états portuaires.

L'on prend comme point de départ qu'un conteneur peut être considéré comme suffisamment ventilé lorsqu'il est placé pendant une durée 24 heures avec une porte frontale entièrement ouverte contre la direction du vent. Il y a lieu d'utiliser des ventilateurs dans des conditions atmosphériques qui ne sont pas favorables. En cas de ventilation ou de désaération dirigée, 2 heures peuvent suffire ²⁾.

Il semble ainsi en principe possible de parvenir à une absence de gaz (définitive) dans des unités de transport sous fumigation de façon à ce qu'elles soient ventilées pendant une période de plus longue durée. Mais cette manière de procéder ne serait pas acceptée par la pratique tant nationale qu'également internationale pour des raisons économiques (prestation personnelle et de temps, coûts résultant du manque de disponibilité de la marchandise, de l'unité de transport, de la place de fumigation).

1 PESTCON SYSTEMS, INC.: Pestcon Fumitoxin Label Booklet. EPA EST. NO. 5857-NC-001, WILSON, NC 27893, USA (17 Sept. 1999).

2 WorkSafe Victoria, Australia. Guidance Note- Fumigated shipping Containers: Safe transport and unloading – a guide. Code of Practice for Hazardous Substances – June 2000."

Dans cette question de parvenir à un consensus international sur des procédures de ventilation appropriées ou sur la fixation de valeurs limites pour l'autorisation provisoire et définitive d'unités sous fumigation et ventilées (avis de sécurité divergents, procédures techniques différentes, matières différentes, etc) ne pourra ainsi pas être imposée sur le plan international dans un avenir plus moins rapproché pour les raisons évoquées ci-dessus.

C'est pourquoi il est proposé, pour les unités de transport ventilées après la fumigation, pour lesquelles l'on ne peut pas exclure absolument une génération de gaz au repos, de prévoir un marquage particulier avec la justification suivante :

L'unité de transport a été ventilée selon les règlements applicables (par exemple du Code IMDG). A savoir, au lieu d'expédition les concentrations de gaz ont atteint au maximum la hauteur des valeurs admises mesurées.

Une mise en danger pendant le transport ne peut alors se produire que lorsque le conteneur est ouvert et pénétré sans autorisation. Avant cette action il faut mettre en garde. Sinon le conteneur peut être transporté sans restrictions (arrimage/séparation) ou dangers pour le personnel qui est chargé du transport, pour autant qu'aucune autre marchandise dangereuse ne soit contenue.

Le marquage doit avoir les conséquences suivantes :

- Tenir compte d'une situation de mise en danger pendant le transport plus faible que celle d'unités de transport qui seront transportées à dessein sous fumigation (c.à.d. sans ventilation).
- Les unités de transport ne seront pas soumises, pour le transport à toutes les dispositions pertinentes pour les unités sous fumigation. Il ne reste qu'à garantir qu'elles peuvent être fermées de manière qu'une émanation de gaz soit réduite à un minimum (disposition spéciale 910 du chapitre 3.3 du Code IMDG). **Cela signifie que la garniture des fentes de ventilation doit être maintenue.**

Une variante est aussi envisageable, à savoir une ventilation suffisante des unités de transport pour rendre possible l'élimination des restes de gaz. L'enlèvement d'éventuels matériaux d'étanchéité fixés pour la fumigation sur/dans les unités de transport, de façon que les restes de gaz qui se produisent puissent s'échapper. Cette possibilité est acceptée en trafic terrestre selon les points de vue de sécurité actuels.

Si un transport par mer est envisagé, il faut soit que **la garniture des fentes de ventilation reste maintenue** ou que l'arrimage sur le pont ou seulement dans les espaces de chargement suffisamment ventilés soit prévu. La présence d'appareils de mesure du gaz en cas d'arrimage sous le pont est nécessaire.

- Réduction des frais de transport, étant donné qu'il n'y a aucun traitement en tant que « marchandise dangereuses ».

- Augmentation de l'acceptation par concrétisation/relativisation de la description de danger avec un nouveau marquage pour « Ventilation » et ainsi réduction des problèmes lors du transport et ainsi des frais de transport.

Etant donné que des transports pertinents n'ont pas uniquement lieu en trafic maritime, mais concernent également et en grand volume le trafic terrestre, il y a lieu de prendre en considération des règlements identiques pour les modes de transport terrestres.

Un complément pertinent des dispositions du règlement type de l'ONU est nécessaire si des règlements syntonisés pour les modes de transport ont été fixés.

En outre, il est dans chaque cas nécessaire que cette possibilité soit également acceptée dans chaque droit national.

n cas de modification pertinente du droit, la surveillance de l'application du droit demeure nécessaire. L'application en sera le cas échéant facilitée avec pour conséquence une amélioration de l'acceptation.

2. Proposition :

Marquage/documentation pour les conteneurs sous fumigation comme jusqu'à maintenant.

Un NOUVEAU MARQUAGE pour les conteneurs ventilés est prévu, mais AUCUNE DOCUMENTATION particulière dans les documents de transport ; accord avec la branche économique du transport pour que ces conteneurs puissent être transportés sans aucune restriction particulière.

Proposition pour un marquage extérieur comme suit :

- a) Ajouter la phrase suivante après la 2^{ème} phrase au 5.5.2.2 :

« Après que l'unité sous fumigation ait été ventilée pour éliminer des concentrations d'agents de fumigation nocifs, le signal de mise en garde selon 5.5.2.3 peut être remplacé par un signal de mise en garde selon 5.5.2.4. »

- b) Ajouter le signal de garde suivant au 5.5.2.4 :

« Signal de mise en garde pour les wagons/véhicules, conteneurs ou citernes ventilés après fumigation »

Unité de transport après le traitement de fumigation
(Fumigant:)
selon 5.5.2.2 RID/ADR/ADN/Code IMDG

VENTILEE le: (date)

– Transport possible sans restriction –

**!!! UNE AUTORISATION DOIT ETRE DONNEE AVANT DE PENETRER
OU DE DECHARGER !!!**

3. Répercussions sur la sécurité :

Une mise en danger pendant le transport ne peut survenir que lorsque le conteneur est ouvert et pénétré sans autorisation. Avant cette action, il faut mettre en garde. Sinon le conteneur peut être transporté sans restrictions (arrimage/séparation) ou dangers pour le personnel qui est chargé du transport, pour autant qu'aucune marchandise dangereuse ne soit contenue.

4. Applicabilité :

Augmentation de l'acceptation par concrétisation/relativisation de la description de danger avec un nouveau marquage pour « Ventilation » et ainsi réduction des problèmes lors du transport et ainsi des frais de transport.

5. Mesure transitoire :

Pas nécessaire.
