

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 35 - Automne 2014



"Certus esse debet, qui agit"

La fumigation

Stéphane Joly

Directeur Global Produits Grains et Dérivés - Agricultural Services
INTERTEK (www.intertek.com)

"Si tu veux terrasser ton ennemi, apprends à le connaître". Cette maxime de Jules César est tout à fait adaptée à cette méthode de protection sanitaire des denrées stockées puis exportées à bord des navires marchands et conteneurs à travers le monde, et ce depuis des décennies, en utilisant le principe de la fumigation.

Mais qu'est-ce que la fumigation ? Mot étrange pour bon nombre d'entre nous, rappelant à certains quelques inhalations médicamenteuses de leur enfance, la fumigation n'est autre que "la destruction des insectes ravageurs de denrées stockées par l'utilisation de gaz toxiques" aux dires du législateur. Ce qui implique que son utilisation est réglementée, utilisée uniquement par des applicateurs agréés par l'Etat et hautement qualifiés, sous le contrôle des différents services phytosanitaires mondiaux, rattachés à leur ministère de tutelle, celui de l'agriculture, dans la majorité des cas.

Les traitements par fumigation se font au moyen de la phosphine (Formule Chimique PH₃), qui est le gaz insecticide le plus communément utilisé dans le monde pour la protection des denrées agroalimentaires. Ses avantages sont nombreux ; citons entre autres, qu'il ne laisse aucun résidu suite à son utilisation sur les marchandises, contrairement aux insecticides liquides que l'on retrouve tout au long de la chaîne de transformation des matières premières, dans des quantités de résidus admises et contrôlées. Son emploi permet la destruction de tous les stades d'infestation (œufs, larves, insectes adultes), se trouvant dans les denrées et il possède une excellente pénétration moléculaire au cœur de la masse de la cargaison.

Cette méthode de traitement n'est pas récente, loin de là. Elle remonte à 1933, année de la découverte des propriétés raticides et insecticides de ce produit en Allemagne par le Docteur Freyberg. Procédé breveté en France en 1934, il faudra attendre 1950 pour procéder aux premières fumigations de marchandises à bord des navires de commerce. 1976 est une grande année dans le domaine de la fumigation maritime avec les premiers essais de fumigation en transit par re-circulation active. Trois pays à ce jour se partagent la production mondiale de phosphine : L'Allemagne, l'Inde et le Brésil.

La fumigation en transit des navires : Pratique extrêmement réglementée, mais néanmoins courante dans le monde entier, elle est soumise à diverses réglementations nationales et internationales. En premier lieu, interviennent les règlements phytosanitaires du pays d'exportation ou d'importation, qui indiquent, entre autres, le dosage de matière active de gaz à utiliser pour traiter la marchandise, ou pour indiquer quel type de formulation de générateur de phosphine (en pilules, plaquettes ou bandes) doit être employé selon le type de marchandise. Puis viennent les réglementations internationales, avec en tête l'Organisation Maritime Internationale (OMI), basée à Londres, qui régit la fumigation en transit à bord des navires marchands au travers du "Code maritime international des marchandises dangereuses". Ce code, élaboré avec le concours de spécialistes en fumigation maritime et d'armateurs, instruit dans les moindres détails les obligations des compagnies de fumigation maritime en termes d'information orale et écrite du commandant sur la nature, le dosage appliqué du fumigant ainsi que l'état d'étanchéité des cales du navire, en vue de leur mise sous traitement. Il en va de même des explications écrites remises à bord sous la forme d'un livret technique et signé par le commandant, reprenant toutes les informations du fabricant du produit, les consignes de sécurité à tenir en cas de fuites, les diverses procédures de ventilation au port de destination, etc. La remise à bord de matériels de protection respiratoire, sous forme de masques à gaz et cartouches filtrantes et de détection de la phosphine, ainsi que la formation du personnel de bord à son utilisation font également partie de ces obligations codifiées.

Enfin, vient compléter à tout cela le certificat de fumigation, destiné aux autorités portuaires et phytosanitaires du pays d'arrivée.

D'autres institutions internationales, telle le GAFTA (*Grain and Feed Trading Association*) ont également édité un code de bonnes pratiques*, afin d'harmoniser les pratiques mondiales.

Les évolutions techniques et réglementaires de ces procédés de fumigation sont constantes mais l'une de ces évolutions majeures est le système de fumigation par "re-circulation" (*J-SYSTEM*).

Système conçu et développé par *Degesch*, leader mondial de la production de phosphine, aux Etats-Unis à partir des années 1980, il est à ce jour le système de fumigation le plus performant.

Il repose sur la mise en place sur le plancher de la cale, avant le chargement, d'un système de tuyauterie souple, couplé à un ventilateur électrique spécifique, placé dans le trou d'homme et alimenté par le courant du bord.

Ce système aspire le gaz se trouvant en haut de cale et le redistribue sur la partie basse de celle-ci. Ses avantages sont considérables car il permet la fumigation uniforme de tonnages importants de produits agro-alimentaires (céréales, cacao, tourteaux, farine) embarqués sur des navires de fortes capacités. De même, il offre la possibilité de fumiger des tonnages sur de très courtes distances qui auparavant excluaient la fumigation. Autre avantage de ce système, le dégazage beaucoup plus rapide à l'arrivée évitant les temps d'attente, pour le déchargement.

* ndlr. Le guide GAFTA : <http://goo.gl/tSptOZ>