



Port de Montréal
Port of Montreal

308

TRANSP4.5

Les enjeux de la filière uranifère au Québec

6211-08-012

RAPPORT D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES OU AUTRES

PRÉCISEZ: Conteneurs de radioactif (Uranium concentré)

Numéro d'événement : 07-0001083

Date : 3 Mars 2007

Inspecteur en prévention des incendies : Robert Pilon

Canada



Transport Canada / Transports Canada



Port de Montréal / Port of Montreal

**RAPPORT SUR UN CAS DE DANGER /
RAPPORT D'INCIDENT DE MATIÈRES DANGEREUSES**

**DANGEROUS OCCURRENCE REPORT/
INCIDENT REPORT ON
DANGEROUS GOODS**

Prescrit en vertu du règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Article 9.14)

Required under the transportation of dangerous goods regulations (Section 9.14)

1. Genre de cas de danger / Type of dangerous occurrence
(Cochez toutes les cases applicables / (check all applicable boxes)

- Épanchement/Spill
- Fuite/Leak
- Explosion
- Feu/Fire
- Autre/other Précisez Infiltration d'eau dans des conteneurs radioactifs

- Contamination
- a) Des personnes/Human
- b) Des biens/Property
- c) De l'environnement/Environment

2. Date du cas de danger /
Date of dangerous occurrence

Le 03 mars, 2007

3. Heure du cas de danger (sur 24 heures) /
Time of dangerous occurrence (24 hr. System)

10h45

4. Lieu du cas de danger (Précisez) /
Location of dangerous occurrence (be specific)

Terminal Cast, section 79
Navire Rotorua
Dans la cale no. 1

- 5. Zone résidentielle / Residential area
- Zone commerciale et résidentielle /
Commercial and residential area
- Centre-ville / Urban core area
- Zone industrielle / Industrial area
- Zone rurale / Rural area

6. Le cas de danger s'est produit durant / Dangerous occurrence happened:

Durant le transport / During transport

Durant l'entreposage temporaire /
During temporary Storage

Durant la manutention (précisez) / During handling (specify)

Autre (précisez) / Other (specify)

Lors du déchargement du navire

7. Remplir A ou B / Complete A or B

A) CAS DE DANGER DURANT LE TRANSPORT /
A) DANGEROUS OCCURRENCE DURING TRANSPORT

B) CAS DE DANGER DURANT LA MANUTENTION OU L'ENTREPOSAGE
TEMPORAIRE /

B) DANGEROUS OCCURRENCE DURING HANDLING OF TEMPORARY
STORAGE

(1) Mode de transport / Mode of transport

- Routier / Road
- Aérien / Air
- Ferroviaire / Rail
- Maritime / Marine

(1) Installation / Facility

- Terminal: Aérien / Air Ferroviaire / Rail
- Quai / Shore À bord / On ship
- Entrepôt / Warehouse
 - Installation d'entreposage en vrac / Bulk storage plant
 - Autre (précisez) / Other (Specify)

(2) Genre de véhicule / Type of vehicle

Navire Rotorua

(3) Transporteur (Nom et adresse) / Carrier (Name and address)

Agent du Navire est Happag Lloyd

(2) Installation (Nom et adresse) / Facility (Name and address)

8. Expéditeur / Consignor		Nom /Name: Roessing Uranium Ltd, Namibia		Code postal / Postal code	
		Adresse / Address:			
9. Point d'origine de l'envoi / Origin of consignment			10. Point de destination de l'envoi / Destination of consignment Honeywell Intern. Inc., Washington DC 20009 USA		
11. Les marchandises dangereuses en case dans le cas de danger étaient: / Dangerous goods involved in the occurrence where:					
<input type="checkbox"/> En vrac / In bulk <input type="checkbox"/> Dans les colis / Packaged <input checked="" type="checkbox"/> Dans des conteneurs / in containers					
NIP / P.I.N.	CLASSE / CLASS	APPELLATION RÉGLEMENTAIRE / SHIPPING NAME	GENRE DE COLIS / TYPE OF PACKAGE	MASSE OU VOLUME TOTAL DE L'ENVOI / TOTAL MASS OR VOLUME OF SHIPMENT	MASSE OU VOLUME DES PERTES ESTIMATIVES / MASS OR VOLUME OF ESTIMATED LOSS
2912	7	Uranium concentré / catégorie III	47 Barils de métal	134876 Kmg	
		(7 conteneurs)	47 X 7= 49 barils	Poid brute	
12. Décrivez les circonstances ayant conduit au cas de danger et celles qui prévalaient durant et après le cas de danger / Describe the events leading to, during and resulting from the dangerous occurrence: Lors du déchargement, un conteneur, c'est retrouvé dans une position difficile à manœuvrer en raison de l'effondrement de la structure dans la cale. Il y avait un risque de déplacement de la marchandise à l'intérieur de ce conteneur. Aussi, les conteneurs (7) sont demeuré dans l'eau un certain temps en raison d'une fissure sur la paroi du réservoir de ballast (côté tribord).					
13. Nombre de décès / Number of deaths: Aucun			14. Nombre de personnes qui ont dû être hospitalisées: / Number of injured persons requiring hospitalisation: Aucun		
15. Évacuation des environs / Evacuation of surrounding area: <input type="checkbox"/> Oui / Yes <input checked="" type="checkbox"/> Non / No			16. Personnel d'intervention d'urgence sur les lieux / Emergency response personnel at site of dangerous occurrence: <input type="checkbox"/> Police <input type="checkbox"/> Service d'incendie / Fire department <input type="checkbox"/> Autre / Other		
17. Commentaires et renseignements supplémentaires / Comments and additional information:					
18. Formule remplie par / Person completing this form:					
Nom / Name: Robert Pilon			Titre / Title: Inspecteur en Prévention des Incendies		
Adresse / Address Cité du Havre, Aile no. 2 Capitainerie			Tel: (514) 283-7022		

J'atteste que les renseignements ci-dessus sont exacts au meilleur de ma connaissance /
I certify that this information is accurate to the best of my knowledge.

2007-03-03

Signature

Date

Description de l'incident / Incident Description:

Voir rapport chronologique ci-joint.



RAPPORT DE CONTINUATION

no dossier 07-0001083	Page 1	De 2
-----------------------	--------	------

date	heure	
2007-03-03	8h15	J'étais sur les lieux pour superviser le déchargement de quarante-deux conteneurs radioactifs (classe 7 un 2912, Uranium Concentré) du Navire Rotorua, amarré à la section 79 au Terminal Cast.
	10h45	Pendant la supervision, j'ai été informé par l'entremise du radio du Terminal, qu'il y a eut un incident à bord du navire dans la cale no. 1 (côté tribord). Aussitôt sur le pont, j'ai constaté l'ampleur des dommages. J'ai remarqué, qu'il y avait un conteneur en position horizontale (incliné) et aussi, qu'il y avait un jet d'eau qui fuyait d'une fissure sur la paroi du réservoir de la ballast (côté tribord). Celle-ci, était occasionné lors de l'incident.
	12h00	Aussitôt, j'ai informé le Centre de Contrôle de l'incident, pour qu'ils avisent les personnes concernées.
		Le réseau d'alerte a été informé de la situation. Plus tard, Mme Anne-Marie Fortin du Centre de Contrôle, mentionne que Mme Lyne Laroche de Transport Canada est avisée.
		Toujours à bord, j'ai demandé au Chef Officier du navire, si c'est possible de prendre action pour empêcher l'accumulation d'eau dans le fond de la cale (environs 3 pieds). Après mes recommandations et ayant lui-même, constaté l'ampleur de l'incident. ils ont fait l'impossible pour trouver des solutions et remédier au problème. Après, j'ai descendu dans la cale pour rencontrer M. Alain Vincent, Grand Contremaître des Opérations de déchargement du navire. Celui-ci, dirigeait les opérations pour s'assurer, qu'il n'y est aucun dommage supplémentaire lors du déchargement du conteneur (GSTU 5906478) qui était incliné dans la cale. Le conteneur a été retiré de la cale au moyen de chaînes, afin de faciliter le travail. Pendant les opérations, celui-ci, a subit quelques légères égratignures sur les côtés. Je n'ai pris aucune lecture avec un appareil de détection pour radiations dans la cale, puisque, les dommages sur le conteneur étaient minimes. Aussi, il n'y avait aucune présence visible de contamination soit dans l'eau ou sur d'autre matériaux. Celle-ci, était de couleur transparente et sans colorant. Un peu plus tard, la fuite a été arrêtée et l'eau est demeurée saignante dans le fond de la cale.
		... M. Alain Vincent, témoin de l'incident. Il mentionne que



RAPPORT DE CONTINUATION

no dossier 07-0001083	Page 2	De 2
-----------------------	-----------	---------

date	heure	
2007-03-03	13h30	J'ai ouvert le premier conteneur no. TEXU 3973439 (scellé no. 0251599) et j'ai remarqué que le produit n'est pas endommagé (ouvert ou bris) et que le arrimage est conforme. Aussi, il n'y avait aucune accumulation d'eau à l'intérieur. Ensuite, j'ai fermé les portes et l'Agent des douanes a installé un nouveau scellé no. 109150.
		J'ai procédé de la même façon pour les autres conteneurs et tous sont sécuritaires et conformes. 13h40 Ouvert le conteneur no. HLCU 2257479 (scellé no. 0251584 et nouveau scellé 109196), 13h43 Conteneur no. HLXU 2060865 (scellé no. 0251583 et nouveau 109160), 13h46 Cont. FSCU 3293792 (scellé 0251579 et nouveau 109138), 13h49 Cont. TGHU 2193101 (scellé 0251582 et nouveau 109191), 13h51 Cont. TOLU 3110111 (scellé 0251600 et nouveau 109144) et 13h53 Cont. GSTU 5906478 (scellé 0251585 et nouveau 109136).
	14h00	Après la vérification des conteneurs impliqués dans l'incident, j'ai rencontré, M. Hovhannes, Surintendant du Terminal pour l'informer que ceux-ci sont sécuritaires et que pour le moment, les conteneurs doivent demeurer en place dans cette section. J'ai fait cette recommandation, afin que, si les conteneurs doivent être vérifiés par d'autres individus, exemple un Surveillant, il soit toujours facile d'y accéder. Pour terminer, j'ai spécifié qu'il doit informer l'Agent des conteneurs pour que celui-ci soit informé de l'incident et de mes recommandations.
	14h15	J'ai quitté les lieux, puisque, l'endroit est sécuritaire.