



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure****Cinquante-quatrième session**

Genève, 13-15 février 2019

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Unification des prescriptions techniques et de sécurité
en navigation intérieure : Prévention de la pollution
des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révisée)****Réglementation européenne relative à la collecte, au dépôt
et à la réception des déchets produits en cours de navigation****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa soixante-deuxième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé de réviser la résolution n° 21, « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux » (ECE/TRANS/SC.3/179 et TRANS/SC.3/150) et d'inscrire ce point à l'ordre du jour de la cinquante-quatrième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/207, par. 40 à 42).
3. Le SC.3/WP.3 voudra sans doute prendre note des informations relatives aux règlements en vigueur et des travaux menés dans ce domaine en ce qui concerne les régions du Rhin et du Danube.



II. Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure

A. Situation actuelle

4. La Convention du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009, a été adoptée par six pays (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse). Elle comporte des règles visant à prévenir la production de déchets, à diriger les déchets vers un ensemble de stations de réception ad hoc au sein du réseau des voies navigables, à veiller au financement des initiatives correspondantes à l'échelon international conformément au principe du pollueur-payeur et à surveiller le respect des interdictions de déversement des déchets visés dans les eaux de surface.

5. Plusieurs amendements ont été apportés à la CDNI depuis 2009, les principaux étant les suivants¹ :

- L'amendement à l'appendice V, en 2009, concernant les valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord des bateaux, ayant donné lieu à une harmonisation avec les normes correspondantes applicables sur le Danube ;
- L'amendement à l'annexe 2 (déchets huileux et graisseux), en 2010, concernant le système de financement des stations de réception des déchets (art. 6 de la CDNI), qui a facilité la mise en œuvre d'un système de paiement électronique. Ce système est opérationnel depuis le 1^{er} janvier 2011 ;
- L'amendement à l'annexe 2 (déchets liés à la cargaison), en 2012 : certains types de produits transportés ont été dispensés des obligations relatives à l'attestation de déchargement (art. 6.03). Le format de l'attestation de déchargement (appendice IV) a quant à lui été modifié en 2013 ;
- Plusieurs amendements à la norme de déchargement et à l'appendice III, en 2009 et 2011 ;
- L'amendement à l'article 9.03 de la partie C (autres déchets) de l'annexe 2, en 2013, précisant que la responsabilité du respect de l'interdiction de déversement d'eaux usées domestiques par un bateau à passagers de plus de 50 passagers incombe à son conducteur. Pour les bateaux de plus de 50 passagers disposant de stations d'épuration montées avant le 1^{er} janvier 2011, un régime transitoire a été établi ;
- Les amendements aux articles 3.03, 7.02 et 7.04, introduits en 2016 ;
- Les amendements aux articles 5.01 et 7.04, introduits en 2017.

6. Le système de paiement électronique pour les déchets huileux et graisseux liés à l'exploitation des bateaux est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Il s'appuie sur le logiciel SPE-CDNI² pour la partie A, qui se rapporte à la flotte de navigation intérieure dans le cadre de la CDNI. Conformément au texte de la Convention, le paiement d'une rétribution d'élimination est effectué par l'exploitant du bâtiment lors de l'avitaillement en gazole. La somme correspondante est versée à une institution nationale, puis transférée par cette dernière sur l'ECO-compte de l'exploitant dans une base de données. Ce système permet aux institutions nationales des pays parties à la Convention de gérer les titulaires de comptes et les ECO-comptes avec les ECO-cartes, les stations d'avitaillement en gazole, les bateaux et les terminaux. Il était prévu que les institutions nationales commencent à délivrer la nouvelle ECO-carte à l'automne 2018 et que d'ici à la fin de 2018 celles-ci remplacent les cartes actuellement utilisées.

¹ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2015/06/cdni_2014_EN.pdf.

² www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/10/Brochure-SPE_en.pdf.

B. Application de la Convention par les Parties contractantes

7. En Allemagne, la CDNI est appliquée à tous les bateaux qui naviguent sur les voies de navigation intérieure, à l'exception des bateaux de plaisance et des navires de mer. Conformément à l'article 3, alinéa 1, de la Convention, il n'est pas permis de déverser des déchets dans les voies navigables. Toutefois, selon le paragraphe 3 de l'article 9.01 de l'annexe 2 de la Convention, le déversement peut être autorisé aux bateaux à cabines et aux bateaux à passagers transportant jusqu'à 50 passagers, les bateaux à cabines et les bateaux à passagers transportant plus de 50 passagers ne bénéficiant pas de cette autorisation, à moins qu'ils ne soient équipés d'une station d'épuration.

8. Aux Pays-Bas, les dispositions de la CDNI ont été incorporées dans la législation nationale. Trois dispositifs législatifs portent ainsi sur la question :

- Loi sur l'eau (Waterwet) : <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/2018-07-01> ;
- Décision relative aux déchets produits par les bateaux naviguant sur le Rhin et sur d'autres voies de navigation intérieure (Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn-en binnenvaart) : <http://wetten.overheid.nl/BWBR0012019/2012-03-17> ;
- Règlement relatif aux déchets produits par les bateaux naviguant sur le Rhin et sur d'autres voies de navigation intérieure (Scheepsafvalstoffenregeling) : <http://wetten.overheid.nl/BWBR0031351/2016-07-01>.

III. Règlements et projets relatifs à la gestion des déchets dans la région du Danube

A. Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube

9. Dans la région du Danube, ce sont les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) qui s'appliquent. La cinquième révision des Dispositions fondamentales a été harmonisée avec la révision 5 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et adoptée à la quatre-vingt-dixième session de la Commission du Danube, tenue le 29 juin 2018, la date d'entrée en vigueur ayant été fixée au 1^{er} juillet 2019³.

B. Dispositions nationales dans la région du Danube⁴

10. En Autriche, le règlement en vigueur actuellement s'appuie sur le chapitre 10 de la révision 4 des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). La mise en œuvre de la révision 5 devrait avoir lieu en 2019. Comme il est indiqué dans les Dispositions fondamentales, les règlements nationaux sont également applicables. On entend par « eaux usées » les eaux usées domestiques, les eaux usées provenant des cales et des citernes contenant des marchandises, ainsi que les eaux usées provenant des fonds de cale. En ce qui concerne les eaux usées domestiques, l'équipement des bateaux doit être conforme aux dispositions de la Directive 2006/87/CE, des règles de navigation sur le Rhin ou de la résolution n° 61. Leur déversement est interdit si elles ne répondent pas aux prescriptions de ces textes. Pour les autres types d'eaux usées, c'est le règlement national général sur la protection des eaux (Wasserrechtsgesetz) qui s'applique. Pour la plupart des types de marchandises, le déversement des eaux usées est interdit.

11. En Roumanie, le cadre juridique pertinent est le suivant :

- La loi n° 271/2017 portant modification de l'ordonnance n° 20/2012 relative aux installations de réception portuaires destinées au transfert des déchets produits par les bateaux et leurs marchandises. Cette loi transpose la Directive (UE) 2015/2087

³ ECE/TRANS/SC.3/207, par. 13.

⁴ Pour l'Ukraine, voir le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/10.

du 18 novembre 2015, de la Commission européenne, modifiant l'annexe II de la Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison ;

- L'arrêté n° 859/2013 du Ministère des transports relatif à l'approbation du Règlement de navigation sur le Danube dans le secteur roumain, de 2013 ;
- La première partie du chapitre 10 sur la prévention de la pollution des eaux et l'élimination des déchets produits par les bateaux, du Règlement de navigation sur le Danube ;
- La deuxième partie du chapitre 10 sur la prévention de la pollution des eaux et l'élimination des déchets produits par les bateaux, du Règlement de navigation dans la partie maritime du Danube ;
- L'arrêté n° 636/2010 du Ministère des transports relatif à l'approbation du cadre de réglementation des ports.

12. En Serbie, le déversement des eaux usées des bateaux dans les voies de navigation intérieures est interdit. Les textes applicables sont les suivants :

- La loi sur la navigation intérieure et les ports intérieurs (n^{os} 73/10, 121/12, 18/15, 96/15, 92/16, 104/16, 113/17 et 41/18 du Journal officiel de la République de Serbie), partie V, « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux », article 63 ;
- Le recueil sur la prévention de la pollution des eaux due à la navigation intérieure (n° 102/17 du Journal officiel de la République de Serbie) : article 4 (Eaux de fond de cale) et article 11 (Eaux usées des bateaux à passagers), qui entreront en vigueur le 1^{er} juin 2019.

13. En Slovaquie, l'interdiction du déversement d'eaux usées par les bateaux dans les voies de navigation intérieures fait l'objet au plan national des paragraphes 5 et 6 de l'article 19, « Utilisation des eaux aux fins de la navigation et du flottage de bois », de la loi n° 364/2004 Coll. sur l'eau et de la loi n° 372/1990 Coll. du Conseil national slovaque sur les délits telle que modifiée (loi sur l'eau).

C. Projet WANDA

14. Le projet WANDA (Waste management for inland Navigation on the DANube)⁵ est un projet transnational financé dans le cadre du Programme de coopération transnational pour l'Europe du Sud-Est de l'Union européenne (2009-2012). Il a pour but d'élaborer et de mettre en œuvre de façon concertée des mesures préventives dans le cadre d'une approche coordonnée, durable, écologique et transnationale de la gestion des déchets des bateaux sur le Danube. Il s'agit pour cela :

- De définir des concepts de gestion des déchets des bateaux au plan national ;
- De réaliser des actions pilotes de collecte, de traitement et d'élimination de déchets de bateaux sur les cours inférieur et supérieur du Danube ;
- De mettre au point un modèle de financement pour ces activités, selon le principe du pollueur-payeur.

D. Projet CO-WANDA

15. Le projet CO-WANDA⁶, projet transnational financé dans le cadre du Programme de coopération transnational pour l'Europe du Sud-Est de l'Union européenne (2012-2014), a été mis sur pied à partir des résultats du projet WANDA. Il portait principalement sur les

⁵ Un exposé sur le projet WANDA a été présenté à la quarante et unième sessions du SC.3/WP.3.

⁶ www.danube-navigation.eu/projects/co-wanda-convention-for-waste-management-for-inland-navigation-on-the-danube.

travaux préparatoires d'un instrument contraignant, la Convention internationale sur les déchets des bateaux, censé fournir des instructions claires pour la gestion des déchets des bateaux sur le Danube. Les activités menées dans le cadre du projet étaient les suivantes :

- Amélioration des systèmes disponibles pour la gestion des déchets des bateaux ; stratégies communes pour la prévention des déchets, les déchets liés aux cargaisons et les déchets des bateaux à passagers ;
- Réalisation d'essais pratiques et d'activités pilotes le long du Danube, dans les parties du Haut-Danube, du Danube Moyen et du Bas-Danube : expérimentation du modèle de financement pour les déchets huileux et graisseux des bateaux mis au point dans le cadre du projet WANDA, cartes pour les déchets des bateaux, intégration des services d'information fluviale aux services d'élimination des déchets et mise en relation des systèmes de financement des ports maritimes du Danube avec le système des voies navigables du Danube ;
- Élaboration de la Convention internationale sur les déchets des bateaux naviguant sur le Danube, introduisant un système de financement à partir de vignettes pour le paiement des services d'élimination dans tous les pays, sur la base d'essais pilotes réalisés en Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Roumanie et Slovaquie.

16. Quelque 188 bateaux ont participé au programme pilote de la vignette électronique, qui permettait de déposer les déchets huileux et graisseux en certains points de collecte, sans frais. Au cours de la mise en œuvre de ce programme, de juillet 2013 à juin 2014, les bateaux ont ainsi pu éliminer 549 m³ d'eaux de fond de cale, 35 m³ d'huiles usagées et 2,6 tonnes de déchets solides huileux et graisseux.

E. Projet CODENAV

17. Le projet CODENAV (système de collecte et de traitement des déchets produits par les bateaux dans les ports maritimes du Danube) (2010-2014) a consisté à améliorer la qualité des services de collecte et de traitement des déchets des bateaux et à renforcer les moyens d'intervention en cas de pollution, par l'achat de bateaux, d'installations et d'équipements, ainsi que par la réalisation de travaux d'infrastructure, nécessaire aux fins de la collecte et du traitement des déchets des bateaux de navigation fluviale passant par les ports de Braila, Galati et Tulcea.

IV. Prochaines étapes

18. La réunion commune des Parties contractantes à la CDNI et des membres de la Commission du Danube s'est tenue le 31 octobre 2018 à Vienne⁷. Elle a porté principalement sur la CDNI et sur une éventuelle actualisation des recommandations de la Commission relatives à l'élaboration d'un cadre réglementaire contraignant visant à mieux gérer et éliminer les déchets et à contribuer à la protection de l'environnement. Les débats ont permis de passer en revue dans le détail la situation actuelle concernant la réception et l'élimination des déchets produits par les bateaux naviguant sur les voies de navigation intérieure, dans le cadre de la CDNI et sur le Danube. Afin de pouvoir mener leurs activités de navigation intérieure transfrontalières en Europe conformément à des dispositions aussi uniformes que possible, les deux parties ont plaidé pour la plus grande harmonisation possible des dispositions et ont envisagé une collaboration. La Commission du Danube poursuivra ses efforts d'harmonisation de ses propres recommandations relatives au traitement des déchets de cargaison avec les prescriptions de la CDNI, mais il a été dit qu'à terme, seul un cadre réglementaire contraignant répondrait aux exigences d'une élimination écologique des déchets.

⁷ www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2018/08/cpcp18_01en.pdf.