



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-cinquième session**

Genève, 19-21 juin 2019

Point 4 c) 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)****Proposition d'amendements à la résolution n° 21, révisée :
« Prévention de la pollution des eaux par les bateaux »****Note du secrétariat*****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, qui s'est tenue du 20 au 23 février 2018 (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa soixante-deuxième session, conformément à la proposition de la Roumanie, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a décidé de mettre à jour les dispositions de la résolution n° 21 et a chargé le secrétariat d'établir une proposition en consultation avec la Roumanie, la Commission du Danube et la Commission internationale du bassin de la Save (ECE/TRANS/SC.3/207, par. 40 à 42). L'annexe du présent document contient un projet de proposition d'amendements à la résolution.
3. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) voudra sans doute examiner la proposition et adresser des recommandations au SC.3.

* Le présent document a été soumis après la date limite afin de pouvoir prendre en compte les consultations tenues avec les États membres et les commissions fluviales.



4. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être aussi approuver la proposition de mise à jour de la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets produits à bord des bateaux sur les voies navigables européennes, communiquée par la Roumanie (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3) et, en particulier, introduire, dans la mesure du possible, les pictogrammes pour les différents types de déchets dans chaque station de réception figurant sur la liste.

Annexe**

Projet de proposition d'amendements à la résolution n° 21, révisée : « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux »

I. Considérations générales relatives à la politique de prévention de la pollution

A. Dispositions générales

1. Les définitions des termes et expressions utilisés dans le présent document correspondent à celles du chapitre ~~9-10~~ du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), « Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux ».

2. Les eaux intérieures sont exceptionnellement sensibles aux conditions environnementales et écologiques en raison ~~du caractère multimodal de leur utilisation de leurs différentes utilisations, notamment aux fins du transport par voie navigable, et de leur caractère multimodal. La navigation intérieure est l'un des modes de transport les plus écologiques. Cependant, même si la pollution de l'eau causée par ce mode de transport est de moindre importance, l'amélioration des performances environnementales dans ce secteur contribuerait à la réalisation des objectifs environnementaux et écologiques associés à l'utilisation des voies navigables intérieures.~~

3. Les niveaux autorisés de rejet dans les eaux intérieures de substances polluantes sont définis dans les instruments juridiques ~~concernant les questions d'environnement et les questions écologiques relatifs à l'environnement et à l'écologie~~ et dans les accords régionaux ou sous-régionaux pertinents, ou sont fixés par les autorités centrales ou locales. Ils peuvent varier **en fonction des pays, d'une des voies navigables à une autre ou d'un des bassins fluviaux à un autre. Les valeurs limites et de contrôle minimales recommandées pour les stations d'épuration à bord des bateaux sont indiquées au chapitre 8B et à l'appendice 8 de l'annexe de la résolution n° 61 contenant les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, révision 2.**

4. Les navires de mer empruntant une voie d'eau intérieure **et les bateaux de navigation fluviomaritime** doivent satisfaire aux prescriptions environnementales et écologiques énoncées dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78). L'autorité chargée d'administrer le bassin fluvial peut toutefois, lorsque le justifie l'usage qui est fait de l'eau, notamment pour l'approvisionnement de la population en eau potable, introduire, en matière de prévention de la pollution des eaux, des règles plus contraignantes que celles qui s'appliquent à de tels navires.

B. Principes généraux

5. Les gouvernements ont pleinement le droit d'assurer le niveau de sécurité environnementale et écologique le plus élevé possible sur leurs voies navigables, sur la base des instruments juridiques internationaux et, éventuellement, de leur propre réglementation.

6. Ce faisant, les gouvernements **peuvent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, contrôler et réduire efficacement la pollution causée par les bateaux en navigation, mais** devraient toutefois opter pour les mesures qui entravent le moins possible

** *Note du secrétariat* : Le texte qu'il est proposé de supprimer est ~~biffé~~ ; le nouveau texte est en **gras** (dans le texte principal) et en *italique gras* (dans les titres).

l'extension idoine de la navigation intérieure, compte dûment tenu de l'intégration de celle-ci à l'échelle européenne et de ses étroites interactions avec le transport **côtier**, maritime et **multimodal**.

7. La prévention de la pollution doit être prioritaire. **À cette fin, les gouvernements sont encouragés à mettre en place et à développer un système de gestion des déchets efficace fondé sur la prévention, prévoyant :**

- a) **Le contrôle régulier de la qualité de l'eau ;**
- b) **Le contrôle régulier des zones portuaires¹ ;**
- c) **La réalisation d'inspections régulières visant à garantir le respect de toutes les prescriptions et exigences relatives à la prévention de la pollution par les bateaux ;**
- d) **L'application du principe de précaution et d'une démarche préventive ;**
- e) **L'utilisation de technologies et d'équipements de pointe, tels que les services d'information fluviale (SIF), pour les opérations d'élimination des déchets produits sur les bateaux.**

8. Afin de prévenir la pollution des voies navigables, il conviendrait d'opter de préférence pour la collecte des déchets à bord et leur transfert à terre en vue de leur traitement. À cette fin, il faudrait, lorsque c'est économiquement viable et pratiquement faisable, mettre en place à intervalles appropriés ~~des~~ **un réseau de déchetteries terrestres et/ou flottantes de services mobiles (bateaux automoteurs de collecte des déchets)** de capacité suffisante. **La liste des stations de réception présentes sur le réseau de voies navigables E figure en appendice à la présente annexe.**

9. Toutefois, lorsque les conditions locales particulières l'exigent, les gouvernements devraient être libres d'autoriser l'utilisation de dispositifs embarqués de traitement des déchets sur leurs voies navigables.

10. Les gouvernements qui autorisent l'utilisation de dispositifs embarqués de traitement des déchets sur leurs voies navigables devraient prendre des mesures pour mettre en place des équipements ~~terrestres~~ **appropriés** pour la collecte, le traitement et l'élimination des déchets des bateaux empruntant leurs voies navigables d'importance internationale, afin de faciliter la navigation des bateaux qui ne sont pas équipés de tels dispositifs ou qui ne satisfont pas aux prescriptions locales régissant le traitement à bord des déchets.

11. Les bateaux qui naviguent dans les eaux internationales devraient être équipés, pour leurs déchets, de moyens techniques de collecte et de stockage à bord, ainsi que de décharge dans les déchetteries.

12. Les gouvernements qui n'autorisent pas l'utilisation de dispositifs embarqués de traitement des déchets sur leurs voies navigables ne devraient pas interdire aux bateaux équipés de tels dispositifs de naviguer sur leurs voies navigables d'importance internationale. Des mesures techniques spéciales peuvent être prises pour écarter toute possibilité d'utiliser lesdits dispositifs, par exemple en plaçant leurs exutoires sous scellés.

13. Le principe « pollueur payeur » devrait s'appliquer. En principe, les frais d'exploitation des équipements terrestres de collecte, de traitement et d'élimination des déchets des bateaux devrait au bout du compte être à la charge de la navigation intérieure. Toutefois, il est essentiel de veiller à ce que le coût de la décharge des déchets dans les déchetteries ne soit pas payé directement, afin qu'un bateau ne puisse pas faire l'économie de sa contribution à l'élimination des déchets en rejetant ceux-ci dans une voie d'eau. À cette fin, les gouvernements peuvent introduire à leur gré des mécanismes de financement des coûts de la collecte et du traitement des déchets des bateaux. En particulier, il conviendrait d'envisager de financer les équipements terrestres de collecte et de traitement des déchets par une surtaxe sur les carburants, une surtaxe portuaire, ou les deux.

¹ Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être compléter ce paragraphe par une liste des autorités chargées de contrôler régulièrement les zones portuaires.

II. Recommandations relatives à la lutte contre la pollution des voies de navigation intérieure

A. Mesures à prendre lors *des opérations d'avitaillement et des transbordements de pétrole ou d'autres matières dangereuses*

14. Lors du chargement, du déchargement et du transbordement de pétrole et d'autres substances dangereuses, en particulier de substances dangereuses pour l'environnement, il convient notamment de prendre les mesures suivantes :

a) Promouvoir et perfectionner la normalisation des moyens techniques en vue d'éviter et de réduire autant que faire se peut tout risque d'écoulement lors des chargements, déchargements et transbordements de pétrole et d'autres matières dangereuses. Il est recommandé à cet égard d'observer les dispositions et règles pertinentes annexées à **la partie 5 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN)** ;

~~15.~~—b) Construire des quais de manière à empêcher le pétrole et d'autres matières dangereuses répandus sur les quais de s'écouler dans l'eau (canalisation de ces matières dans le réseau d'égouts équipé d'une station d'épuration ou d'autres dispositifs) ;

~~16.~~—c) Équiper les postes de chargement et de déchargement de dispositifs permettant de récupérer le pétrole ou d'autres matières dangereuses qui seraient déversés entre le bateau et le quai (bras rigides articulés pour le transbordement, « jupe » verticale devant être placée entre la rive et le bateau pendant les opérations de transbordement ou autres dispositifs) ;

~~17.~~—d) Prévoir des barrages isolateurs flottants ou d'autres dispositifs appropriés, afin de limiter la propagation de pétrole déversé dans les bassins ou voies d'eau.

15. Les dispositions à prendre lors de l'avitaillement des bateaux doivent être conformes à celles prévues au chapitre 10 du CEVNI.

B. Mesures à prendre pour éviter le déversement massif accidentel d'hydrocarbures ou d'autres matières dangereuses

~~18.16. Préparer et coordonner à l'échelon national et avec les pays riverains~~ **Des mesures appropriées d'intervention en cas de déversement devraient être mises au point, appliquées et coordonnées à l'échelon national et en collaboration avec les pays riverains, notamment dans le cadre de des plans techniques et opérationnels en vue de prévenir les de prévention des risques de déversement et, en cas de déversement, visant à limiter et de réduire d'éventuels dégâts dans le cas où un tel déversement se produirait.** Ces plans devraient être préparés compte tenu des circonstances particulières au pays ainsi que des caractéristiques spécifiques des voies navigables. Ces plans devraient comprendre notamment :

a) La mise en place d'un système de communication et d'alerte ;

b) La désignation des autorités compétentes pour la mise en œuvre des plans ;

c) La liste du matériel disponible, avec indication du lieu où il se trouve ainsi que des modes et moyens de son transport sur le lieu d'utilisation ;

d) La formation du personnel et l'organisation d'exercices pratiques en fonction du matériel à utiliser.

C. Mesures de lutte contre le rejet de déchets des bateaux

~~19-17.~~ Les mesures de lutte contre le rejet de déchets des bateaux devraient correspondre à celles qui sont prévues au chapitre ~~9-10~~ du ~~Code européen des voies de navigation intérieure~~ (CEVNI).

D. Mesures visant à prévenir les risques de pollution pendant le transport de marchandises dangereuses

~~20-18.~~ ~~Les-La construction de bateaux transportant destinés au transport des marchandises dangereuses et les mesures visant à prévenir ou à réduire au minimum les risques de pollution liée aux marchandises transportées~~ devraient observer les prescriptions pertinentes contenues dans les règles annexées à ~~aux parties 7 à 9 de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure~~ (ADN).

III. Prescriptions techniques concernant l'équipement des bateaux et des ports en vue de prévenir la pollution des eaux

A. Prescriptions applicables aux bateaux de navigation intérieure

~~21-19.~~ Les prescriptions techniques concernant l'équipement des bateaux en vue de prévenir la pollution des eaux ne sauraient être inférieures à celles qui sont énoncées au chapitre 8 B de l'annexe de la résolution n° 61, qui contient les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne, applicables aux bateaux de navigation intérieure.

~~22-20.~~ Les exigences en matière de construction et d'équipement des bateaux transportant des marchandises dangereuses devraient être conformes à celles qui sont prévues dans les règles annexées à ~~l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure~~ (ADN).

21. Les bateaux neufs et les bateaux faisant l'objet d'une reconstruction ou d'une modernisation doivent être équipés d'installations et de moyens d'entreposage des déchets en vue de leur collecte et de leur acheminement vers les stations de réception. Tous les autres bateaux doivent être équipés d'installations et de moyens d'entreposage des déchets adéquats en vue de leur collecte et de leur acheminement vers les stations de réception dans un délai fixé par le pays.

B. Prescriptions applicables aux installations portuaires et autres stations de réception

22. Les stations de réception des ports ouverts au trafic international doivent être équipées de conduites à brides destinées à recevoir les eaux de fond de cale et les eaux usées domestiques, conformément à une norme européenne reconnue, et de conteneurs pour la réception des huiles et des graisses usées ainsi que des ordures ménagères.