



CONVENTION RELATIVE À LA COLLECTE, AU DÉPÔT ET À LA RÉCEPTION DES DÉCHETS SURVENANT EN NAVIGATION RHÉNANE ET INTÉRIEURE.

1



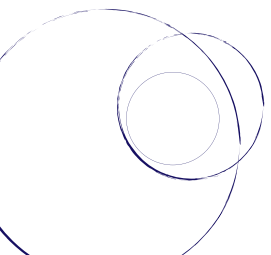
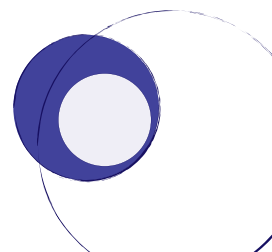
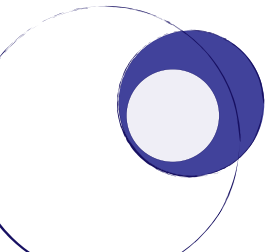


TABLE DES MATIERES

Collecte, dépôt et réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

GUIDE CDNI	1
Quels sont les pays signataires ?	1
Quel est l'objectif de la Convention ?	2
Où s'appliquent les règles de la Convention ?	2
Que prévoit la Convention ?	3
Qui assure le financement de la mise en œuvre de la Convention ?	3
Quels sont la contribution et le rôle des autorités ?	3
Envers qui s'appliquent les règles de la Convention ?	4
Comment obtenir le texte intégral de la Convention et à qui peut-on poser des questions ?	4
ORGANES POLITIQUES ET ORGANISATIONNELS PRÉVUS PAR LA CDNI	5
Conférence des Parties Contractantes (CPC)	5
Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC)	5
Institution Nationale (IN)	5
Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR)	5
PARTIE A	7
<i>Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.</i>	
Obligations du conducteur	7
Quels bateaux relèvent de la partie A ?	7
À combien s'élève la rétribution et quel montant est nécessaire ?	7
SPE-CDNI/ECO-carte	8
Demande d'une ECO-carte	8
Créditer l'ECO-carte	9
Solde négatif / ECO-carte bloquée	9
De quelle manière débite-t-on la carte ?	9
Comment le paiement est-il contrôlé ?	10
Quel est le rôle de l'entreprise d'avitaillement ?	10
Les investissements dans la protection de l'environnement et un comportement respectueux de l'environnement seront-ils récompensés ?	11
Coordonnées des Institutions Nationales	12





PARTIE B 13

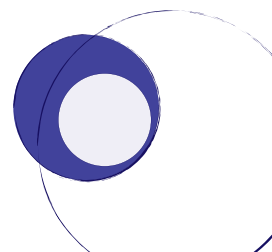
Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison.

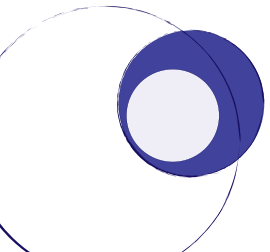
Le but de la partie B de la Convention	13
Généralités	13
Cinq ans pour prévoir les installations de collecte	14
Dispositions transitoires	14
Bateaux à cargaison sèche	14
Bateaux-citernes	14
Règles qui pourraient entrer en vigueur antérieurement	15
Liste de marchandises, notice pour fixer les standards de déchargement	15
Déterminer le standard de déchargement	15
Explications des standards de déchargement	16
Obligations du transporteur	16
Celui qui décharge le bâtiment - définition	16
Restitution du bâtiment	16
Cargaison liquide	17
Station de réception	17
Eviter que la cargaison ne se transforme en résidus	18
Attestation de déchargement	18
Transports exclusifs	18

PARTIE C 19

Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Obligations des États contractants	19
Obligations du conducteur	19
Obligations de l'exploitant d'une installation de réception	19
Financement de la réception et de l'évacuation des déchets visés par la partie C	20





GUIDE CDNI

Collecte, dépôt et réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

Fonction de ce manuel

Le présent manuel est destiné à fournir des informations générales sur les dispositions de la CDNI (Convention Déchets en Navigation Intérieure) et ses effets. Seuls font foi les textes officiels de la Convention et les réglementations nationales et régionales prises en application des dispositions de la Convention.

Aucun droit ne peut être fondé sur ce manuel.

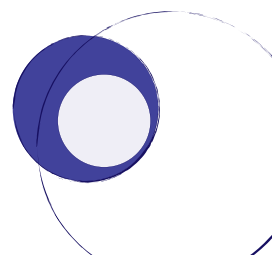
Six pays de navigation intérieure ont approuvé les dispositions de la Convention et les ont transposées dans leur législation nationale.

Les Etats contractants sont :

- La République fédérale d'Allemagne;
- Le Royaume de Belgique*;
- La République française;
- Le Grand-Duché de Luxembourg;
- La Confédération helvétique;
- Le Royaume des Pays-Bas.

** En Belgique, les compétences fédérales et régionales liées à la Convention sont fixées dans l'accord de coopération du 3 décembre 2009.*

Les autres États ayant des liaisons par voie navigable avec les États contractants sont expressément invités à adhérer à la Convention.



Quel est l'objectif de la Convention ?

En résumé, l'objectif principal est la protection de l'environnement et l'amélioration de la sécurité de la navigation intérieure et de la qualité des eaux.

Pour parvenir à cet objectif, la Convention définit les moyens suivants :

- éviter la production de déchets ;
- une collecte sûre et séparée et l'évacuation des déchets survenant à bord qui sont impossibles à éviter ;
- la prise en charge par le producteur des déchets du coût et de la collecte des déchets et de leur évacuation ;
- la mise en œuvre de réglementations uniformes dans tous les États contractants de la Convention afin de prévenir les distorsions de concurrence.

Où s'appliquent les règles de la Convention ?

Aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne, les règles de la Convention s'appliquent sur toutes les voies navigables ouvertes à la navigation intérieure. D'autres pays, en revanche, n'ont soumis que leurs principales voies navigables aux dispositions de la Convention.

Où s'appliquent les règles de la Convention?

Champ d'application

Allemagne :

Toutes les voies navigables intérieures ouvertes à la circulation publique.

Belgique :

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

France :

Partie A du règlement d'application :
Le Rhin, la Moselle canalisée (jusqu'à Metz, km 298,5).

Parties B et C du règlement d'application :
Le Rhin, la Moselle canalisée jusqu'à Neuves-Maisons (km 392,45), le canal Niffer-Mulhouse, le canal entre l'écluse de Pont Malin (km 0,0) et la frontière franco-belge (km 36,561), le canal à grand gabarit entre l'écluse de Pont Malin (km 0,0) et l'écluse de Mardyck (km 143,075), le canal entre Bauvin (km 0,0) et la frontière franco-belge (km 33,850).

Le Grand-Duché de Luxembourg :

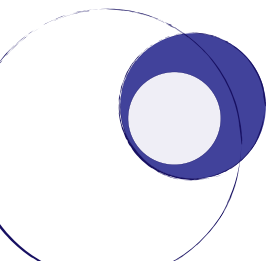
La Moselle.

Pays-Bas :

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

Suisse :

Le Rhin entre Bâle et Rheinfelden.



Que prévoit la Convention ?

La Convention se compose des trois parties suivantes :

- A. Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.
- B. Collecte, dépôt et réception des déchets de cargaison,
- C. Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

La teneur de ces chapitres est exposée en résumé dans le présent manuel.

Le texte intégral de la Convention est disponible sur les sites :

- www.cdni.be
- www.itb-info.be
- www.iwt-cdni.org

Qui assure le financement de la mise en œuvre de la Convention ?

La Convention repose sur le principe que c'est le producteur de déchets qui supporte les frais liés à la collecte, au traitement ou à la transformation de ces déchets.

PARTIE A : déchets huileux et graisseux

Pour le financement des frais de collecte et d'évacuation relatifs aux déchets huileux et graisseux, la Convention prévoit l'obligation de paiement d'une rétribution d'élimination sous forme d'une redevance sur le gazole exempt d'accises imposée aux exploitants des bateaux de navigation intérieure.

Les propriétaires/exploitants de bâtiments motorisés ou d'engins flottants dont les moteurs principaux et auxiliaires (à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancres) consomment du gazole doivent payer une rétribution d'élimination en fonction du volume de gazole exempt d'accises avitaillé.

PARTIE B : eaux de lavage et restes de cargaison

Les frais de livraison avec balayage ou avec nettoyage par aspiration, ainsi que les frais d'assèchement et de lavage des cales et citernes sont à la charge de celui qui décharge le bateau ou pour le compte duquel



le bateau est déchargé. Cela s'applique également aux éventuels délais d'attente ou détours supplémentaires dus au nettoyage.

PARTIE C : autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Les frais de collecte et d'évacuation relatifs aux déchets domestiques et autres déchets spéciaux non huileux sont réputés être compris dans les frais portuaires. La situation diffère réellement dans les divers ports et il est donc nécessaire de s'informer auprès des gestionnaires des ports et des voies navigables. Pour les bateaux à passagers et les bateaux hôtels, le dépôt des déchets domestiques sera payant.

Contribution et rôle des autorités

Les autorités des États contractants de la Convention assurent :

- le financement des frais de fonctionnement des institutions nationales dans le cadre de l'exécution du traité;
- le contrôle et l'application;
- la mise en place d'installations suffisantes pour le dépôt des déchets visés à la partie A lors de l'entrée en vigueur de la Convention au 01.01.2011.

Les autorités des États contractants de la Convention surveillent :

- la présence d'installations suffisantes pour le dépôt des déchets visés à la partie C lors de l'entrée en vigueur de la Convention au 01.11.2009.
- dans les 5 ans au plus après l'entrée en vigueur de la Convention, l'existence d'installations suffisantes pour le dépôt des déchets visés à la partie B.

Envers qui s'appliquent les règles de la Convention ?

Les dispositions s'appliquent à tous les propriétaires et équipages des bateaux et engins flottants qui sont principalement destinés à la navigation ou à l'exploitation professionnelle sur les cours d'eau intérieurs, indépendamment de ce qu'ils transportent ou exploitent.

Les bateaux de plaisance ne sont donc pas concernés. Les navires de mer utilisés principalement sur les cours d'eau intérieurs relèvent également de la Convention s'ils s'avitailent en gazole exempt d'accises et utilisent un carnet de contrôle des huiles usagées.

Cependant, ce ne sont pas seulement les propriétaires des bâtiments et engins flottants qui sont tenus de respecter les règles de la Convention : les installations de réception des déchets, les entreprises d'avitaillement, les affréteurs, les auxiliaires de transport, les entreprises de manutention et les destinataires de cargaison doivent également adapter, si nécessaire, leurs méthodes de travail aux règles de la Convention.

Bref, quiconque travaille dans ou avec la navigation intérieure est concerné par les dispositions de la Convention.

Comment obtenir le texte intégral de la Convention et qui peut répondre aux questions ?

Le présent manuel décrit brièvement les droits et obligations par chapitre séparément.

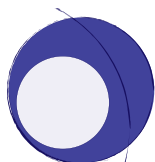
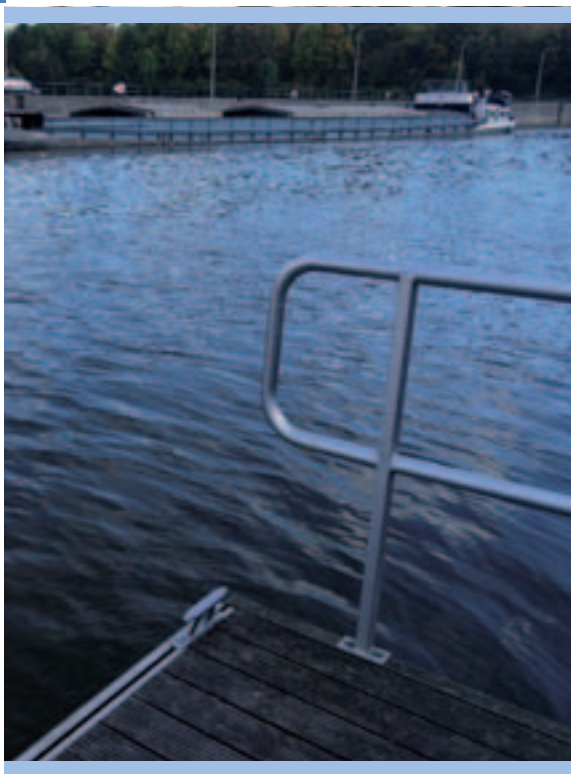
Aucun droit ne peut être tiré de ces explications.

Seuls la Convention, les lois, décrets et ordonnances correspondants et l'accord de coopération font foi.

Sur le site www.cdni.be, vous obtiendrez les textes intégraux.

Pour poser des questions et échanger des expériences, vous pouvez vous adresser à votre organisation professionnelle ou :

- à l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl : cdni@itb-info.be pour la partie A du traité
- et au point de contact du Port d'Anvers : ccr@haven.antwerpen.be pour les parties B et C du traité.



Organes organisationnels et politiques prévus par la CDNI



Conférence des Parties Contractantes (CPC)

Les représentants des États contractants participent à la CPC. Ils peuvent, à l'unanimité des voix, modifier la Convention et ses annexes, y compris donc le niveau de la rétribution d'élimination. Les éventuelles décisions sont prises d'initiative ou bien sur proposition de l'IIPC.

Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC)

Les représentants des institutions nationales participent à l'IIPC pour :

- coordonner les affaires relatives à la CDNI,
- contrôler les finances,
- assurer le contrôle de qualité du réseau de collecte international,
- résoudre les problèmes éventuels d'exécution des missions prévues par la Convention,
- équilibrer les recettes et les dépenses.

L'IIPC étudie également les mesures qui pourraient être prises pour réduire la production de déchets.

Institution Nationale (IN)

Chaque état cosignataire de la Convention a désigné une Institution nationale qui est chargée de l'organisation du système de financement et de la mise en place d'un réseau de collecte.

En Belgique, l'Institut pour le Transport par Batellerie asbl (ITB) a été désigné comme Institution nationale. L'IN en Belgique est seulement chargée de l'organisation du système de financement et de la perception de la rétribution d'élimination.

L'IN participe aux activités de l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC) à Strasbourg.

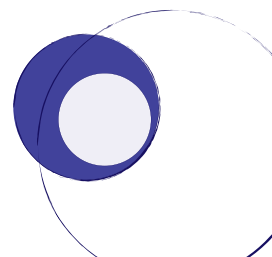
Instances de contrôle

Les instances de contrôle varient de pays à pays. Il est évident que des compétences particulières seront attribuées en Belgique à la Police de la navigation, aux inspecteurs de l'environnement et à l'administration des douanes et accises.

Commission Centrale pour la Navigation sur le Rhin (CCNR)

La CCNR veille depuis longtemps à la liberté et la sécurité de la navigation dans le bassin du Rhin, mais elle s'intéresse entre autres également aux aspects environnementaux du transport sur le Rhin. Elle a dès l'origine également réfléchi et s'est exprimée sur les dispositions définies dans la Convention déchets en navigation intérieure.

Les raisons pour lesquelles les états participants ont signé la Convention et fixé les dispositions dans la législation proviennent de la décision d'appliquer ces dispositions également sur les voies navigables qui ne relèvent pas de la réglementation du Rhin. Le secrétariat de la CCNR joue un rôle essentiel en tant que force d'impulsion, de coordination et de facilitation pour l'élaboration et l'exécution de la Convention.



PARTIE A

Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

Obligations du conducteur

Cela fait déjà quelques années que les déchets huileux et graisseux de la navigation intérieure ne sont pas déversés hors des bateaux dans la voie navigable, mais collectés et déposés à terre.

Au cas où, par exemple en raison d'une avarie, un déversement interviendrait, il convient d'en avertir sans délai l'autorité compétente la plus proche.

Les déchets produits à bord doivent être stockés séparément dans des réservoirs prévus à cet effet. Les réservoirs doivent être disposés de manière à ce que toute fuite puisse être immédiatement remarquée et colmatée.

Il est interdit de disposer des réservoirs mobiles sur le pont et de brûler les déchets. Il est interdit d'utiliser des produits de nettoyage qui mélangent l'eau et l'huile de telle sorte qu'elles ne peuvent plus être séparées.

Suivant le rythme de production de déchets, il convient, à intervalles réguliers, de les déposer dans une installation de réception agréée, en apposant par signature une mention dans un carnet de contrôle des huiles usagées valable, que tout bateau motorisé doit avoir à son bord.

Le conducteur est tenu de payer une rétribution d'élimination en fonction du volume de gazole avitaillé correspondant à 15° C.

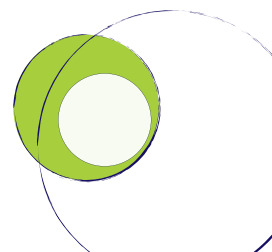
Quels bateaux relèvent de la partie A ?

La partie A de la Convention définit donc la manière dont on doit traiter les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment et organiser le financement de leur collecte et de leur évacuation. Ces règles s'appliquent aux bateaux et engins flottants qui sont principalement destinés à une utilisation professionnelle sur les cours d'eau intérieurs et dont les moteurs principaux ou moteurs auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancres, consomment du gazole exempt d'accises.

Pour tous ces bâtiments ou engins, l'instance compétente, à savoir le SPF Mobilité et Transports, délivre des carnets de contrôle des huiles usagées. Chaque conducteur disposant d'un carnet de contrôle des huiles usagées peut alors, sans paiement immédiat, faire usage du réseau de collecte des déchets pour déposer des déchets huileux et graisseux, dès lors que l'on respecte les conditions de dépôt applicables dans le pays concerné.

À combien s'élève la rétribution et quel montant est nécessaire ?

Il a été opté pour un système de financement indirect. Cela signifie qu'il ne faut pas payer lors du dépôt des déchets, mais avant que le dépôt ne s'effectue. La rétribution doit être acquittée immédiatement après la livraison de gazole et est calculée d'après le volume livré.



Chaque année, environ 1,2 million de m³ de gazole sont vendus à la navigation intérieure. 9 millions d'euros sont donc ainsi disponibles. On ne peut dire (pour le moment) si ce montant est suffisant pour couvrir les frais de réception et d'évacuation liés aux déchets huileux et graisseux provenant de la navigation intérieure européenne.

La rétribution est fixée à 7,5 € (TVA exclue) par 1000 litres de gazole exempt d'accises avitaillé et doit être payée dès l'entrée en vigueur de la convention au 01.01.2011. Le niveau de la rétribution d'élimination sera évalué périodiquement et, s'il y a lieu, ajusté. Cela peut seulement s'effectuer moyennant un accord des Etats signataires de la Convention.

Les entrepreneurs de navigation intérieure peuvent cependant influencer sur le niveau des coûts. La rétribution fixée est une estimation de la couverture des coûts de réception et de traitement des déchets huileux et graisseux. Si l'on produit moins de déchets et que l'on dépose les déchets d'une manière judicieuse et donc efficace, la rétribution d'élimination pourrait être réduite.

Cette forme de financement répond au principe de base de la Convention, à savoir que le pollueur en assure les coûts. Cela répond également à un objectif important de la Convention, c'est-à-dire la prévention de la production de déchets et la protection de la qualité des eaux et de l'environnement.

En Belgique, les exploitants de bateaux qui sont exemptés de TVA, comme stipulé dans l'article 42, § 1, 1°, 4° du Code de la TVA, peuvent également être exemptés de la TVA sur la rétribution d'élimination, au moyen de l'autorisation ET.100.967. Pour pouvoir bénéficier de cette exemption, ils doivent envoyer une copie de ladite autorisation, ainsi que le bon de commande/contrat prévu à l'ITB.



SPE-CDNI/ECO-carte

Le financement s'opère via un système de paiement électronique dénommé « SPE-CDNI » comprenant des comptes (ECO-comptes), des cartes magnétiques (ECO-cartes) et des terminaux électroniques mobiles.

Avec le SPE-CDNI, la rétribution d'élimination peut être payée lors de l'avitaillement en gazole détaxé.

La rétribution est fixée d'après le volume de gazole exempt d'accises livré.

Grâce à un système international, l'ECO-carte peut être utilisée dans tous les pays participants.

Le paiement de la rétribution d'élimination s'effectue au moyen de l'ECO-carte. Cette ECO-carte spéciale n'a pas de valeur en elle-même, mais est associée à un ECO-compte. La carte est au nom de l'exploitant du bâtiment (ou à défaut au nom du propriétaire du bateau), et est liée au bâtiment.

Demandes d'ECO-carte

- Les propriétaires ou exploitants de bâtiment soumis à l'obligation de rétribution doivent s'adresser à l'une des institutions nationales (IN). En Belgique, l'ITB a été désigné par l'accord de coopération comme Institution nationale.

- L'IN enregistre les données du propriétaire/exploitant et envoie ces données pour contrôle au demandeur, avec les ECO-cartes commandées, en indiquant le numéro de compte associé aux cartes.
- Deux cartes sont attribuées par bateau.
- Les entreprises ayant plusieurs bâtiments peuvent utiliser un même ECO-compte pour tous leurs bâtiments.

Créditer l'ECO-carte

Lors de la réception d'une nouvelle ECO-carte, l'ECO-compte dispose d'un solde nul. Il y a plusieurs manières de créditer votre ECO-compte :

- ordre permanent,
- virement par internet
- bulletin de virement

Cela permet également d'éviter les frais administratifs en cas d'éventuel solde négatif.

Solde négatif / ECO-carte bloquée

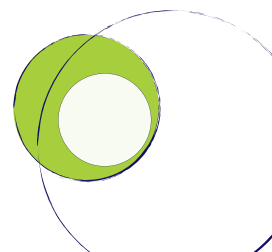
Il n'est pas autorisé d'être dans le rouge sur l'ECO-carte. Le titulaire du compte est cependant tenu de couvrir le solde négatif sur le compte endéans les 8 jours (voir procédure écrite).

À défaut et/ou si le solde reste négatif, l'ECO-carte est bloquée par l'IN. Dès réception du montant dû et des frais administratifs complémentaires, l'ECO-carte peut de nouveau être utilisée. En l'absence de paiement, l'IN se verra contrainte d'avoir recours à un huissier et les instances de contrôle en seront averties.



Comment la carte est débitée

- Toute entreprise d'avitaillement pouvant fournir du gazole exempt d'accises (entrepôt fiscal) dispose d'un ou plusieurs terminaux de paiement ou applique la procédure écrite.
- Lorsque l'ECO-carte à piste magnétique est introduite dans le terminal, une connexion est établie avec le SPE-CDNI.
- Après indication du volume de gazole avitaillé apparaît le montant dû.
- Si le détenteur de la carte est d'accord, le montant est débité et le terminal imprime deux tickets, un pour la station d'avitaillement et un pour le détenteur de la carte.
- Le ticket imprimé indique notamment la date, l'heure et le numéro du terminal, ainsi que le solde restant sur l'ECO-compte.
- L'entreprise d'avitaillement agrafe un des tickets imprimés au justificatif d'approvisionnement du détenteur de la carte et l'autre sur la copie conservée par l'entreprise d'avitaillement.





- Le conducteur doit conserver le justificatif d'approvisionnement dans son dossier administratif. Ces documents doivent être conservés pendant douze mois à bord du bateau.
- Outre l'indication du solde sur le ticket imprimé, le détenteur de la carte peut aussi consulter son ECO-compte via la rubrique « Consultation de votre compte Eco » sur le site www.cdni.be (nom d'utilisateur et mot de passe requis).

Contrôle du système d'ECO-carte

Comment le paiement est-il contrôlé ?

Des fonctionnaires habilités peuvent, au vu des justificatifs d'approvisionnement conservés par l'entreprise d'avitaillement et à bord des bâtiments, contrôler que le paiement de la rétribution d'élimination a été effectué.

Un contrôle est également possible au moyen du système SPE-CDNI.

Le rôle de l'entreprise d'avitaillement

- Lors de toute livraison de gazole, l'entreprise d'avitaillement doit établir un justificatif d'approvisionnement dont le conducteur reçoit une copie.
- L'entreprise d'avitaillement gère le terminal de paiement et y indique le volume de gazole avitaillé.
- L'entreprise d'avitaillement agrafe au justificatif d'approvisionnement et à la copie un ticket imprimé sur lequel est indiqué le montant payé.
- Si aucune rétribution n'est payée, l'entreprise d'avitaillement le mentionne sur le justificatif d'approvisionnement et sur la copie au moyen d'un autocollant.
- L'entreprise d'avitaillement transmet une fois par mois les quantités de gazole avitaillées à l'IN.
- Si l'entreprise d'avitaillement ne possède pas de terminal ou le terminal est hors d'usage, une procédure écrite est appliquée au moyen d'un autocollant.
- Cette procédure écrite sera aussi appliquée dans le cas où le batelier ne possède pas d'ECO-carte ou si l'ECO-compte est en négatif. Dans ces cas, des frais administratifs de 25 EUR (hors TVA) par transaction seront dus.



Les investissements dans la protection de l'environnement et un comportement respectueux de l'environnement seront-ils récompensés ?

Il y a momentanément des pourparlers afin d'avoir une adaptation du traité en ce qui concerne le montant de la rétribution d'élimination si le bateau est équipé d'un manchon d'étanchéité de l'arbre d'hélice agréé et si les conditions suivantes sont remplies :

1. Un certificat établi par un bureau agréé est présenté pour le manchon d'étanchéité de l'arbre d'hélice.
2. L'installateur a délivré une déclaration attestant que l'installation s'est effectuée en stricte conformité avec les prescriptions du fabricant.
3. Les instances compétentes ont délivré un certificat pour l'installation intégrée sur le bateau.

Les principales exigences pour la certification de l'installation sont :

- Absence de toute fuite tant sur la face intérieure que sur la face extérieure

- L'absence de nécessité d'entretien pendant au moins 5 ans.

Après l'entrée en vigueur de la Convention, les représentants de la Conférence des Parties Contractantes doivent encore prendre une décision concernant ce remboursement.

Réclamations et propositions

La législation est nouvelle et donc aussi la méthode. Des adaptations sont peut-être nécessaires.


Les IN sont très intéressées à recueillir d'éventuelles réclamations et propositions.

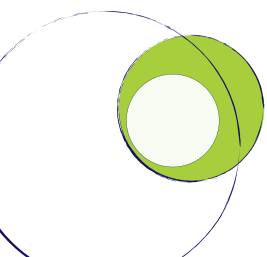
Cela peut contribuer à améliorer le système pour les utilisateurs.



Si vous avez des questions sur le système ou si vous rencontrez un problème aigu, n'hésitez pas à contacter les Institutions Nationales :

COORDONNEES DES INSTITUTIONS NATIONALES

	Nom de l'institut	Adresse	Tel, Adresse web et E-Mail	Principaux représentants
	Bilgen-entwässerungsverband BEV	Haus Rhein Dammstraße 15-17 D-47119 DUISBURG	Tel + 49 2 03 8 00 06-42 Fax + 49 2 03 / 8 00 06-38 http://www.Bilgenentwaesserung.de info@Bilgenentwaesserung.de	Erwin SPITZER Spitzer@ Bilgenentwaesserung.de
	Institut pour le Transport par Batellerie ITB	Rue de la Presse 19 B-1000 BRUXELLES	Tel. + 32 2 226 40 77 Fax + 31 2 219 91 86 http://www.cdni.be cdni@itb-info.be	Frédéric SWIDERSKI f.swiderski@itb-info.be Walter VAN PEETERSSEN w.vanpeeterssen@itb-info.be
	Voies navigables de France VNF	175, rue Ludovic Boutleux BP 820 F-8 BETHUNE cedex	Tel. +33 3 21 63 29 84 Fax +33 3 21 63 24 42 http://www.vnf.fr webmestre@vnf.fr	Gregory DECOSTER gregory.decoaster@vnf.fr
	Le Luxembourg a confié la mission de l'institution nationale au BEV	Haus Rhein Dammstraße 15-17 D-47119 DUISBURG	Tel + 4920380006-42 Fax + 49 2 03 / 8 00 06-21 http://www.Bilgenentwaesserung.de info@Bilgenentwaesserung.de	Erwin SPITZER Spitzer@ Bilgenentwaesserung.de
	Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart SAB	Vasteland 12e (Binnenvaarthuis) NL-3011 BL ROTTERDAM	Tel + 31 10 7 98 98 98 Fax + 31 10 4 04 80 19 http://www.sabni.nl cdni@sabni.nl	Cees KLEIBERG c.kleiberg@sabni.nl
	Stiftung für die Innerstaatliche Institution der Schweiz NI-CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstraße 160 CH-4019 BASEL	Tel +4161 639 95 30 Fax +4161 639 95 12 http://www.port-of-switzerland.ch ni-ch@portof.ch	Martin NUSSER martin.nusser@portof.ch Peter SAUTER peter.sauter@portof.ch



Partie B

Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison.

Le but de la partie B de la Convention

Par l'introduction de règles, la partie B de la Convention tente, là où la possibilité est offerte, de limiter la production de déchets, combattre la pollution des voies navigables et apporter les réponses aux questions qui pourraient se poser lors du transport de marchandises par bâtiment de navigation intérieure et qui se rapportent à la responsabilité au niveau des résidus de cargaison, de la cargaison restante, des résidus de manutention et eaux de lavage.

Généralités

Il est interdit de déverser dans la voie navigable des parties de cargaison et des déchets. Ceci paraît logique mais pour la navigation intérieure cela n'est pas toujours évident vu la complexité pour l'introduction d'une demande d'autorisation.

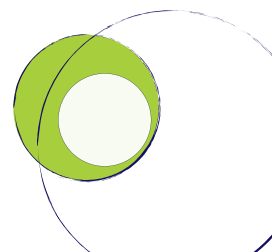
Il y a cependant des catégories de marchandises qui ne sont pas nocives pour l'environnement lorsque celles-ci entrent en contact avec l'eau au moment du chargement/déchargement ou lors du lavage du bâtiment.

Avec l'introduction de la Convention et la liste des marchandises annexée, beaucoup de changements sont envisagés.

En fonction de la catégorie des marchandises et du standard de déchargement, la liste des marchandises vous renseigne à propos des prescriptions de dépôt et de réception. L'eau de lavage des cales non nuisible pour l'environnement, qui pourrait apparaître lors du transport de marchandises, peut être déversée dans la voie d'eau sous certaines conditions. Dans le cas de cargaisons moins inoffensives, l'eau de lavage peut être déversée dans le réseau d'assainissement, mais lorsque la cargaison est réellement nuisible, l'eau de lavage doit être déposée dans une station de réception. En tous cas, on est tenu en première instance de bien vider et laver les cales et les citernes.

Les résidus de cargaison et les résidus de manutention doivent être rajoutés à la cargaison autant que possible pendant le déchargement ou bien directement après celui-ci. Ceci évite la formation de déchets, ce qui est plus économique et profitable à l'environnement.

Notons que les stipulations de la Partie B de la Convention peuvent avoir une influence sur le prix du transport par eau. Lorsque les règles sont appliquées sans efficacité et sans qu'il y ait une bonne concertation, elles peuvent coûter cher en temps et en argent. La Convention stipule que celui qui décharge le bâtiment, ou qui donne l'ordre de décharger le bâtiment, est en première instance responsable pour la réception « propre » du bâtiment selon des standards fixés et est obligé de réceptionner la cargaison restante.



Cependant si cela entraîne une perte de temps considérable et des frais élevés, non seulement la bonne entente avec le client est mise en jeu mais le prix du transport par bâtiment de navigation intérieure augmente. Il est dès lors indispensable d'avoir une bonne concertation avec les parties concernées pour trouver la meilleure méthode pour appliquer les règles avec la plus grande efficacité.

Cette réglementation transparente et flexible au niveau de la cargaison restante, de l'eau de lavage et des résidus de cargaison, est sans aucun doute bénéfique pour l'environnement. Grâce à celle-ci, l'image de la navigation intérieure – en tant que transporteur respectant l'environnement – est renforcée.

Cinq années pour prévoir les installations de collecte (qui aujourd'hui ne sont toujours pas complètes)

Après la mise en œuvre de la Convention, les parties contractantes et les autres parties concernées disposent dans certains cas encore de maximum cinq années pour prévoir d'autres dispositions sur le plan de l'infrastructure ou autre, en vue d'optimiser le dépôt et la réception de résidus de cargaisons, cargaisons restantes, résidus de manutention et eaux de lavage.

Pendant cette période, la concordance pratique et l'interprétation plus approfondie pourront encore être améliorées. Cela ne signifie pas pour autant que la Partie B de la Convention ne serait pas de vigueur durant ces cinq premières années. Seuls les standards de déchargements et les exigences au niveau de déversement de l'eau de lavage dans le réseau d'assainissement ou dans la voie d'eau seront interprétés plus souplesment.

Ce manuel décrit en grandes lignes les dispositions et dispositions transitoires reprises dans la Partie B de la Convention.

Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir de bâtiments, des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison. Il y a cependant des exceptions !

Dispositions transitoires

Aussi pendant la période de cinq ans, la liste des matières - voir appendice III de la Convention – doit être consultée.

Durant cette période, les exigences seront moins sévères.

Bateaux à cargaison sèche

Aux endroits où la liste des matières préconise « cale aspirée » pour les bateaux à cargaison sèche, nous pouvons l'interpréter comme « cale balayée ».

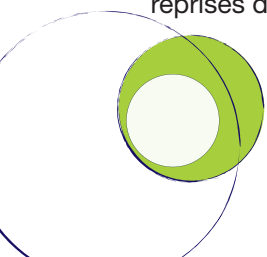
Règlement d'application art.7.06 paragraphe 1

Pour la cargaison sèche, les frais pour le déchargement des restes de cargaison et le lavage des cales conformément à l'article 7.04 sont à charge du destinataire de la cargaison ainsi que les frais pour la réception des eaux de lavage visés à l'article 7.05, paragraphe 1, et les frais d'attente et de détours.

Ceci est également valable pour les eaux de précipitation qui ont pénétré dans les cales après le début du chargement et avant la fin du déchargement visés à l'article 7.03, paragraphe 1, lorsqu'un transport en cale couverte n'a pas été convenu.

Bateaux-citernes

Pour les bateaux-citernes, la souplesse temporaire signifie que l'assèchement des citernes à cargaison n'est exigé que quand un système d'assèchement est disponible.



Règlement d'application art.7.06 paragraphe 2

Pour le bâtiment effectuant des transports exclusifs pour le même affréteur, celui-ci se charge - avant d'entamer le chargement - de la réception des eaux de précipitation qui après la fin du déchargement précédent ont pénétré dans les cales.

Règles qui pourraient entrer en vigueur antérieurement

Contrairement aux dispositions transitoires de cinq ans, les autorités compétentes peuvent décider d'avancer l'entrée en vigueur des règles.

Une raison pour laquelle il pourrait être décidé d'avancer la mise en vigueur, serait par rapport à la qualité de l'eau et/ou dû au fait que les dispositions pour le dépôt et la collecte seraient prêtes plus tôt que prévu.

Liste de marchandises, notice pour standards de déchargement

Une liste de marchandises est annexée à la Convention. Elle joue un rôle crucial dans la recherche du standard de déchargement adéquat. La liste est basée sur la liste de marchandises NSTR (Nomenclature harmonisée des marchandises pour les Statistiques de Transport Révisée)⁽¹⁾.

La liste de marchandises - dont un exemplaire est annexé à ce guide - permet de déterminer à quel standard de déchargement il faut répondre et comment les eaux de lavage des cales et des citernes à cargaison pour toutes les sortes de cargaisons doivent être manipulées.

La liste complète peut être consultée sur le site internet www.cdni.be

La catégorie de marchandises et le n° NSTR doivent être mentionnés sur chaque document de transport.

La liste de marchandises doit toujours être consultée pour connaître le standard de déchargement d'un bâtiment ainsi que les



prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison.

Déterminer le standard de déchargement

Les recommandations dans la liste de marchandises dépendent de la catégorie de marchandises.

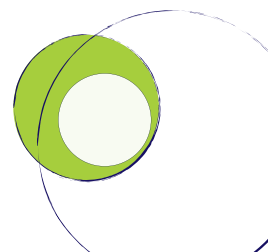
Pour répondre aux prescriptions, les cales et les citernes de cargaison doivent correspondre au standard de déchargement précité qui est repris dans la colonne de la liste de marchandises.

Standard de déchargement et prescriptions relatives au dépôt /réception en vue de l'autorisation du déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison

(1) NSTR: Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport Révisée. Goederennaamlijst voor de vervoerstatistiek.

La liste doit être renouvelée, mais peut encore servir au cours de la première période après l'entrée en vigueur des stipulations de la Convention.

Sur base de la pratique, une nouvelle édition pourra être réalisée en temps utile.



Explications des standards de déchargement

Colonne 3: pour les marchandises non nuisibles pour l'environnement qui ne sont pas reprises dans la liste de marchandises, les conditions sont relativement simples.

Les eaux de précipitation, de ballastage et de lavage survenant des cales, des plats-bords, des citernes de cargaison ou des panneaux d'écouille, peuvent être déversées dans la voie d'eau à condition qu'elles répondent au standard de déchargement : état balayé, aspiré ou asséché pour les citernes.

Colonne 4: pour les eaux de lavage, de précipitation et de ballast, mélangées à des résidus nocifs lorsqu'elles sont déversées dans la voie d'eau, la règle prévoit le déversement dans le réseau d'assainissement par l'intermédiaire de raccordements prévus à cet effet lorsque le standard de déchargement prévoit : état balayé, aspiré ou asséché.

Au cas où les cales ou citernes ne répondent pas au standard de déchargement, il est obligatoire de déposer les résidus dans une station de réception où ils recevront un traitement spécial.

Colonne 5: les eaux de lavage, de précipitation et de ballastage, qui contiennent des résidus tellement nocifs qu'elles ne peuvent pas être déversées dans le réseau d'assainissement, celles-ci devront être déposées dans une station de réception ou, au cas où la liste de marchandises mentionne une remarque en bas de page à propos du déversement, sur stock à terre (p.ex. charbon, terre, éclats de lave).

Obligations du transporteur ?

Bateaux à cargaison sèche

Un bateau à cale sèche est mis à la disposition de l'affréteur par le transporteur en état balayé, aspiré voire lavé.

Bateaux-citernes

Un bateau-citerne est mis à la disposition de l'affréteur par le transporteur, pourvu d'un système d'assèchement faisant l'objet d'une nouvelle épreuve avec raccordement au circuit d'assèchement conforme ADNR/ADN et à la CDNI avec citernes de cargaison et tuyauteries propres et asséchées. Des normes plus sévères peuvent être convenues à l'avance.

Une attestation de déchargement du transport précédent peut être exigée. Au moment où le chargement est engagé, on considère que le bâtiment répond aux exigences requises.

Celui qui décharge le bâtiment

En navigation intérieure, il y a plusieurs dénominations pour les donneurs d'ordre. Afin d'éviter tout malentendu à propos du responsable de la sélection du standard de déchargement, il est opté dans ce guide pour le terme : « celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment ».

Restitution du bâtiment

Obligations de celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment.

Cargaison sèche

Pour les cargaisons sèches, celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment, doit délivrer des cales balayées ou aspirées après le déchargement. On est obligé de réceptionner la cargaison restante et les résidus de manutention. Les frais pour le déchargement des restes, le lavage des cales si exigé, la réception de l'eau de lavage, les éventuels temps d'attente et détours, sont à charge de celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment.



Dans quelles circonstances celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment est obligé de présenter des cales ou des citernes lavées ?

- a) lorsque la déclaration de déchargement du voyage précédent stipule que les cales et citernes du bâtiment étaient lavées avant le début du voyage.
- b) lorsque le bâtiment a transporté une cargaison pour laquelle la liste de marchandises prévoit que les résidus de cargaison ne peuvent pas être déversés avec l'eau de lavage dans la voie d'eau.

Cargaison liquide

Pour les cargaisons liquides, celui qui donne l'ordre de décharger le bâtiment doit veiller à ce que les citernes de cargaison puissent être asséchées. Le déchargement en soi, y compris le déchargement des restes, est effectué par le conducteur, sauf si le contrat entre le conducteur et l'affrètement stipule le contraire.

Les frais liés au déchargement des restes, le lavage de citernes de cargaison - si exigé, la récolte de l'eau de lavage, les temps d'attente et détours éventuels sont à charge de celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment.

Station de réception

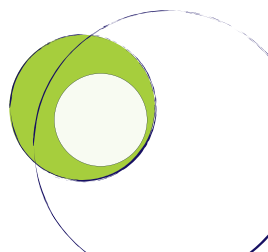
Celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment peut, s'il le désire, confier, à ses propres frais, la tâche liée au standard de déchargement et le lavage des cales et citernes à une station de réception.

L'exploitant de la station de réception doit être en mesure de séparer le dépôt, le stockage et l'expédition.

La station de réception doit se situer dans les environs du lieu de déchargement ou sur le parcours du bâtiment.

Si après le temps convenu pour le déchargement, celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment n'a pas respecté ses engagements, le conducteur peut mettre ou faire mettre le bâtiment en état en respectant le standard de déchargement prescrit.

Les frais qui en découlent, y compris pour les détours et délais d'attente éventuels, sont à charge de celui qui décharge le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment.



Eviter que la cargaison ne se transforme en résidus

Pendant les chargements et déchargements, il faut éviter autant que possible la formation de résidus de cargaison ou de manutention. Le cas échéant, ceux-ci seront restitués autant que possible à la cargaison en même temps que les résidus de la cargaison des cales ou des citernes.

Les circonstances locales aux emplacements de chargement et déchargement peuvent varier considérablement. L'autorité responsable pour la qualité des eaux de surface peut imposer des exigences supplémentaires.

Attestation de déchargement

Chaque bâtiment déchargé dans un endroit du champ d'application de la CDNI doit disposer à bord d'une déclaration de déchargement valable pour chaque déchargement. Celle-ci doit être conservée durant au moins six mois.

Le bâtiment ne peut pas quitter l'emplacement du déchargement avant que celui qui a déchargé le bâtiment ou celui qui a donné l'ordre de décharger le bâtiment n'ait établi une déclaration de déchargement selon le modèle et en double exemplaire et ait fait signer celle-ci par le conducteur.

Le conducteur ne signe pas cette déclaration avant d'avoir constaté que le bâtiment répond au standard de déchargement conforme à la liste de marchandises. Celui qui a déchargé le bateau et qui a rédigé la déclaration est tenu d'en conserver un exemplaire au sein de l'administration de l'entreprise. Au cas où l'eau de lavage est déposée dans une station de réception, la déclaration de déchargement doit également être signée par le responsable de la station de réception.

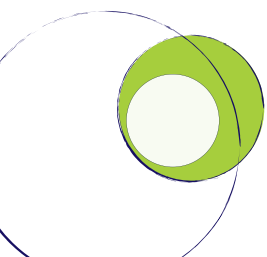
Transports exclusifs

Les transports exclusifs sont des transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le nettoyage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment. Le conducteur doit veiller à être en possession d'une attestation de déchargement signée par le donneur d'ordre.

Les eaux de précipitation ou l'eau écoulée de la cargaison qui se seraient retrouvées dans les cales lors du transport exclusif, seront enlevées par le donneur d'ordre.

Ordre dans lequel les manœuvres liées à un transport sont effectuées :

- établir le document de transport et mentionner la sorte de cargaison et le n° NSTR ;
- celui qui charge le bateau contrôle le standard de déchargement ;
- celui qui charge le bateau évite les éparpillements et rajoute le maximum de résidus de manutention à la cargaison ;
- le conducteur se présente à l'emplacement de déchargement auprès de la personne qui décharge le bateau ;
- celui qui décharge le bateau évite les éparpillements et rajoute le maximum des résidus de manutention à la cargaison ;
- celui qui décharge le bateau suit les recommandations du standard de déchargement et remet le bâtiment dans l'état où il se trouvait au début du transport. Au moment où ce stade est atteint, on considère, sur base du document de transport, que le transport est terminé ;
- au cas où celui qui décharge ne dispose pas d'une installation pour réceptionner l'eau de lavage, il désigne une station de réception.



PARTIE C

Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

La partie C de la Convention vise les déchets qui ne sont pas visés dans les parties A et B. On peut penser aux ordures ménagères, aux eaux usées domestiques, slops des cales et réservoirs et à tous les déchets non huileux, parmi lesquels les autres déchets spéciaux (PDD) Petits Déchets Dangereux.

Le déversement des eaux usées domestiques est interdit pour les bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage, ainsi que pour les bateaux à passagers équipés pour le transport de plus de 50 passagers.

Cette interdiction ne s'applique pas si les bateaux indiqués disposent d'une station d'épuration agréée.

Pour les autres bateaux, le déversement des eaux usées domestiques est autorisé.

Obligations des États contractants

Les États contractants s'engagent à mettre à disposition ou à faire mettre à disposition des installations de réception des ordures ménagères dans les installations de manutention, les postes d'accostage pour les bateaux à passagers, dans certains postes d'accostage pour la navigation de passage et dans les écluses.

Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer des installations de réception pour les slops et pour les autres déchets spéciaux, au plus tard dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention.

La Convention indique les délais endéans lesquels les États contractants doivent mettre en place ou faire mettre en place des installations de réception des eaux usées domestiques des bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage et pour les bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers.

Obligations du conducteur

Il est interdit de déverser sur la voie navigable les ordures ménagères, slops, boues de curage et autres déchets spéciaux. En cas de menace d'un tel



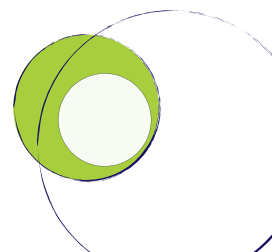
déversement accidentel, le conducteur doit aviser sans délai l'autorité compétente de la voie navigable concernée en indiquant clairement la quantité et le type de déchets déversés ou risquant d'être déversés dans la voie navigable. Le conducteur est tenu d'assurer la collecte à bord, le stockage et ensuite le dépôt séparé des déchets.


Les déchets domestiques, déchets verts, déchets de textile, électriques et électroniques, déchets de pneumatiques, de construction, le papier et le verre, doivent être déposés séparément. Cela est valable également pour les déchets de bois et de métal.

L'entrepreneur qui envisage l'achat d'une station d'épuration d'eau peut se baser sur les valeurs de contrôle limites.

Obligations de l'exploitant d'une installation de réception

L'exploitant doit prendre les mesures nécessaires pour que les déchets puissent être reçus de manière séparée dans l'installation de réception, puis évacués séparément.





L'exploitant remet au conducteur une attestation signée du volume et du type de déchets reçus dénommée attestation de déchargement.

Financement de la réception et de l'évacuation consécutive des déchets visés à la partie C

Le principe général de la Convention consiste à ce que le responsable de la production des déchets doit payer les frais d'élimination de ces déchets et que le financement doit s'effectuer d'une manière uniforme.

Les coûts de l'élimination des eaux usées domestiques, des boues de curage, ainsi que des ordures ménagères et autres déchets spéciaux des bateaux à passagers peuvent être imputés spécialement au conducteur. Cela doit cependant faire l'objet d'une harmonisation à l'échelle internationale.

En Belgique, c'est souvent compris dans les droits portuaires à l'exception des eaux polluées des sanitaires des bateaux à passagers et des bateaux hôtels et les déchets domestiques de ces bateaux pour lesquels une intervention financière est demandée.

