



NAVIGATION INTERIEURE

**Convention relative à la collecte, au dépôt et à la
réception des déchets survenant en
navigation rhénane et intérieure (CDNI)
Origine, structure et exécution en Belgique**



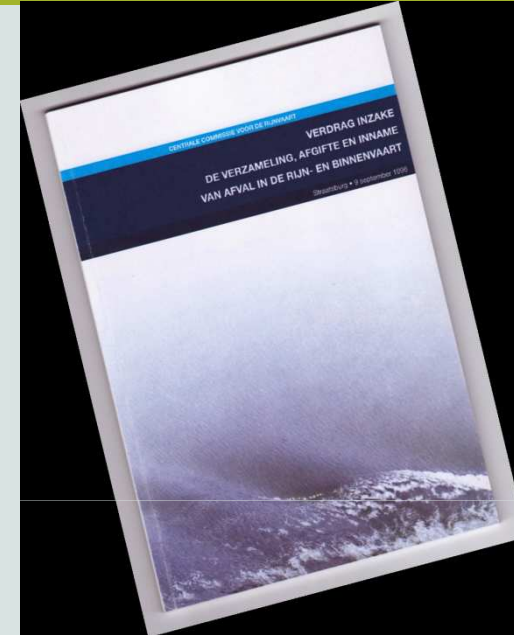
*Service public fédéral
Mobilité et Transports*

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure



Contenu :

1. Origine de la convention
2. Objectif de la convention
3. Structure :
 1. Texte de la convention
 2. Annexes
4. Ratification et entrée en vigueur
5. Décisions de la Conférence des Parties contractantes
6. Éléments les plus importants du contenu
7. Exécution en Belgique
8. Information complémentaire
9. Avenir de la convention



CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

1. Origine



- Septembre 1989: Proposition à la CCNR
- Novembre 1989: Démarrage des travaux de la CCNR
- Novembre 1991: Les directives sont prêtes
- Automne 1992 : Voir aussi en dehors du Rhin
- Mai 1993: Institutions nationales et payement via le prix du gasoil
- Printemps 1994: Système de timbres
- Automne 1994: Mission pour rédiger la Convention
- Printemps 1995: Projet de Convention prêt
- Septembre 1996: Projet est signé, pour la Belgique aussi au nom des 3 Régions.



- **Prévenir la formation de déchets**
- **Collecter de manière sûre et séparée et éliminer ensuite les inévitables déchets des bateaux**
- **Imputer les coûts de la collecte et ensuite de l'élimination au responsable (« pollueur, payeur »)**
- **Prévenir toute distorsion de concurrence en établissant des règles uniformes dans les pays liés par la convention**



3. Structure

- **Deux parties :**
 - **Le texte de la Convention proprement dit – Corps de la Convention**
 - **Annexes à la Convention**
- **Important de distinguer :**
 - **Toute modification du texte de la Convention exige une procédure de ratification, de vote ou d’approbation (procédure parlementaire)**
 - **Les annexes peuvent être modifiées par décision unanime de la Conférence des Parties contractantes.**



3. Structure

Texte de la Convention:

- **Fixe les grands principes :**
 - Interdiction de déverser ou de laisser s'écouler, hormis les exceptions conformes à la Convention
 - Obligation de disposer d'un réseau d'installations de réception suffisamment dense
 - instauration d'une procédure uniforme pour la remise des déchets
 - Principes de financement des différentes catégories de déchets
 - Rôle de l'Institution nationale (partie A)
 - Principes de la péréquation financière des coûts (partie A)
 - Droits et devoirs du batelier (droit au dépôt et devoir de vigilance)
 - Obligations du transporteur, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison, des exploitants des installations de manutention et des stations de réception .
 - Rôle de la Conférence des Parties contractantes
- **Contient des dispositions générales, e.a. relatives à l'entrée en vigueur.**



3. Structure

- **Annexes :**

- **Annexe 1 = champ d'application géographique**

- **Annexe 2 = règlement d'exécution**

- Trois subdivisions :

- ★ Partie A : déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

- ★ Partie B : déchets liés à la cargaison

- ★ Partie C : autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

- 5 appendices :

- ★ Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées

- ★ Exigences pour les systèmes d'assèchement

- ★ Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue d'autoriser le déversement des eaux de lavage, de l'eau de pluie et de ballastage contenant des résidus de cargaison

- ★ Modèle d'attestation de déchargement

- ★ Valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord de bateaux à passagers

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

Champ d'application



CDNI
ECO CARD

Pays-bas: tout le réseau
Belgique : tout le réseau
Allemagne : tout le réseau
France : Rhin et Moselle canalisée jusque Metz (partie A) + le reste de la Moselle, canal Niffer-Mulhouse et Canal à grand gabarit pour les parties B et C
Suisse : Rhin entre Bâle et Rheinfelden
Luxembourg : Moselle

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

4. Ratification



- **Ratifications** (dépôt de l'acte):
 - 16 07 1998 Suisse
 - 10 07 2000 Pays-bas
 - 14 05 2002 Luxembourg
 - 10 03 2004 Allemagne
 - 15 09 2005 France
 - 22 09 2009 Belgique (*)
- **Entrée en vigueur:**
1er novembre 2009

(*) Fédéral: loi 19/06/2008
Flandre: décret 09/05/2008
Wallonie: décret 15/07/2008
Bruxelles: ordonnance 06/03/2008



CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

5. Conférence des Parties contractantes



Décisions de la Conférence des Parties contractantes :

- **Ajournement de l'exécution de la Partie A jusqu'au 1er janvier 2011**
- **Modifications des annexes de la Convention :**
 - **Adaptation du texte Partie A : remplacement des timbres par un système de paiement électronique et description de la manière de travailler**
 - **Appendice III : nouvelle liste avec les standards de déchargement**
 - **Appendice IV : nouveau modèle d'attestation de déchargement**
 - **Appendice V : nouveau tableau des valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord de bateaux à passagers**
- **En discussion :**

Autres adaptations souhaitées, e.a., révision de la structure tarifaire pour mieux tenir compte des bâtiments écologiques, cas où l'attestation de déchargement n'est pas nécessaire, ...



La partie A traite des déchets suivants :

- huiles usagées
- eau de fond de cale, à savoir eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, des pics avant et arrière, des cofferdams et des compartiments latéraux
- graisses usagées,
- filtres usagés
- chiffons usagés
- récipients et emballages de ces déchets

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

6. Contenu du règlement d'application – Partie A



Dispositions les plus importantes de la Partie A (basée sur le texte qui entrera en vigueur le 1er janvier 2011) :

- **Obligations de l'installation de réception :**
Enregistrer le dépôt des déchets dans le carnet de contrôle des huiles usagées du bateau.
- **Obligations du batelier :**
 - interdiction de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau
 - collecte et traitement des déchets à bord d'une manière séparée
 - interdiction d'utiliser des réservoirs mobiles, sur le pont du bateau, pour collecter des huiles usagées, de brûler à bord des déchets, d'introduire des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse
 - Obligation de tenir à jour le carnet de contrôle des huiles usagées selon le modèle de l'appendice I

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

6. Contenu du règlement d'application – Partie A



- **Organisation du financement :**
 - perception, au moyen d'un système de paiement électronique, d'une rétribution d'élimination auprès des bateaux motorisés qui utilisent du gasoil. Les entreprises d'avitaillement se verront à cette fin imposer une série d'obligations.
 - description détaillée des modalités de la perception de la rétribution d'élimination et rôle que joue l'institution nationale.
 - contrôle de la perception : importance du justificatif d'approvisionnement (à conserver au moins 12 mois à bord).
- **Péréquation financière internationale :**
 - par la péréquation périodique, les institutions nationales qui ont réalisé plus de recettes que de dépenses, transfèrent les moyens financiers aux institutions nationales qui se trouvent dans la situation inverse
 - comptes annuels



- **Définitions complémentaires :**
 - Par exemple : transports exclusifs, cargaison restante, résidus de cargaison, résidus de manutention, résidus de transbordement, cale balayée,...
 - Elles sont importantes pour pouvoir bien déterminer les droits et les obligations.
- **Résidus de cargaison : objectif =**
 - Prévenir les déchets : la cargaison restante et les résidus de manutention ne sont pas des résidus de cargaison et doivent donc autant que possible être ajoutés au chargement
 - Principe général = l'élimination relève de la responsabilité du chargeur ou du réceptionnaire et se fait donc à ses frais.



Obligations du batelier :

- **Interdiction de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau, à l'exception des eaux de lavage avec des résidus de cargaison conformément aux dispositions de l'appendice sur les standards de déchargement**
- **Prévenir si des substances qui exigent un traitement spécial se dégagent ou menacent de se dégager**
- **Des obligations sont temporairement réduites (transition de 5 ans)**
- **Conserver à bord l'attestation de déchargement (Appendice IV)**

L'attestation de déchargement est un document qui indique de quelle manière les obligations susmentionnées ont été remplies et dans quel état le bateau est rendu après déchargement.

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

6. Contenu du règlement d'application – Partie B



Obligations du transporteur, de l'affréteur, du destinataire et de l'exploitant de l'installation de manutention :

- **Confirmation de la prise en charge :**
 - le destinataire le fait au moyen de l'attestation de déchargement
 - en cas de désignation d'une station de réception pour les eaux de lavage, cette confirmation est donnée par cette dernière
- **Remise à disposition du bateau :**
 - standard de déchargement adapté au chargement suivant – en règle générale ce standard est « dans un état balayé » ou « dans un état asséché » pour une cargaison liquide et exempt de tous résidus de manutention.
 - Un standard plus élevé peut être fixé sur base d'une convention.
- **Chargement et déchargement (chargeur et destinataire) :**
 - si exigé, il y a aussi déchargement des restes et lavage
 - + responsabilité pour éviter les résidus de manutention

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

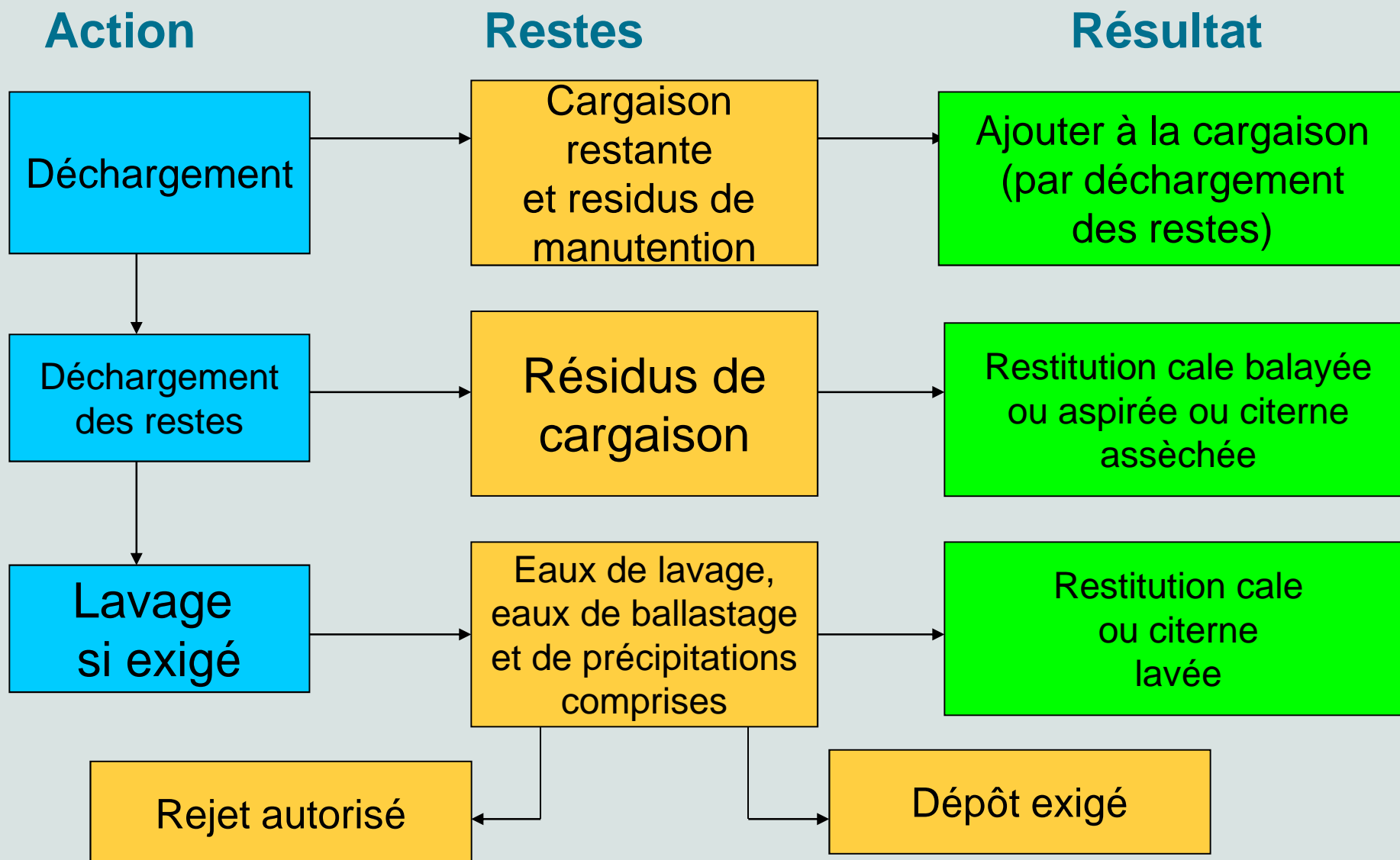
6. Contenu du règlement d'application – Partie B



- **Restitution du bateau :**
 - Principe = restitution de la cale dans un état balayé ou aspiré ou asséché si cargaison citerne.
 - Lavage dans certains cas (si le bateau était mis dans cet état à disposition sur base d'une convention)
 - Pas d'application dans le cas des transports exclusifs
 - Si le chargeur ou le destinataire ne peut remplir l'obligation, le transporteur peut faire nettoyer le bateau à leurs frais (plus d'éventuelles staries).
- **Le destinataire est obligé de recueillir les eaux de lavage ou de désigner au batelier une station de réception.**
- **Frais : pour le chargeur ou le destinataire. Ils peuvent convenir d'une répartition de leurs obligations.**
- **Eventuellement, il peut y avoir transfert des droits et obligations sur l'exploitant de l'installation de manutention. Pas d'influence sur la responsabilité des coûts, hormis les coûts d'élimination des résidus de manutention.**

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

6. Contenu du règlement d'application – Partie B



CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

6. Contenu du règlement d'application – Partie C



Déchets traités :

- Eaux usées domestiques
- Ordures ménagères
- Boues de curage (Slib)
- Slops
- Petits déchets dangereux (PDD)

Éléments importants :

- Les Etats contractants doivent mettre à disposition des installations de réception :
 - pour les ordures ménagères dans les ports, près des écluses,...
 - pour les slops et PDD dans les ports (transition de 5 ans)
 - pour les eaux usées domestiques des bateaux à passagers > 50 passagers
- Interdiction de jeter des ordures, slops, slib et PDD
- Eaux usées domestiques : interdiction de les laisser s'écouler dans la voie d'eau pour les bateaux à passagers et bateaux-hôtels > 50 passagers – pour les autres bateaux = autorisés.



Caractère mixte de la Convention:

- **La Convention traite d'objets qui relèvent de différents niveaux de compétence**
- **Aucune hiérarchie entre les normes fédérales et régionales**
- **Chaque niveau politique a une autonomie absolue à l'intérieur de son domaine de compétence**
- **Nécessité d'un accord de coopération interne entre l'Etat fédéral et les Régions**



Accord de coopération Etat fédéral – Régions :

- **Convention interne**
- **Déterminer quel niveau politique transpose quelle partie de la convention**
- **Désignation de l'Institution nationale**
- **Installation d'un groupe pilote**
- **Répartition des frais administratifs (coûts de l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination et coûts de fonctionnement de l'Institution nationale)**



Tâches des autorités régionales :

- **Modalités pratiques du paiement de la rétribution d'élimination (perception écologique via un décret sur les déchets)**
- **Mise en place d'un réseau d'installations de réception – mission pour les ports et les gestionnaires des voies d'eau**
- **Fixation de sanctions**
- **Prise en charge des coûts de fonctionnement de l'Institution nationale**



Tâches de l'autorité fédérale :

- **Compétences limitées**
- **Délivrance des carnets de contrôle des huiles usagées**
- **Désignation des autorités compétentes pour tester le système d'assèchement**
- **Prescriptions techniques pour incorporer les installations d'épuration + inspection type**
- **Obligation de conserver certains documents à bord (carnet de contrôle des huiles usagées, justificatif d'approvisionnement, attestation de déchargement,...)**
- **Interdiction de décharger la responsabilité du chargeur ou du destinataire sur le batelier**
- **Mesures coercitives - sanctions**
- **Prise en charge des coûts IIPC**

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

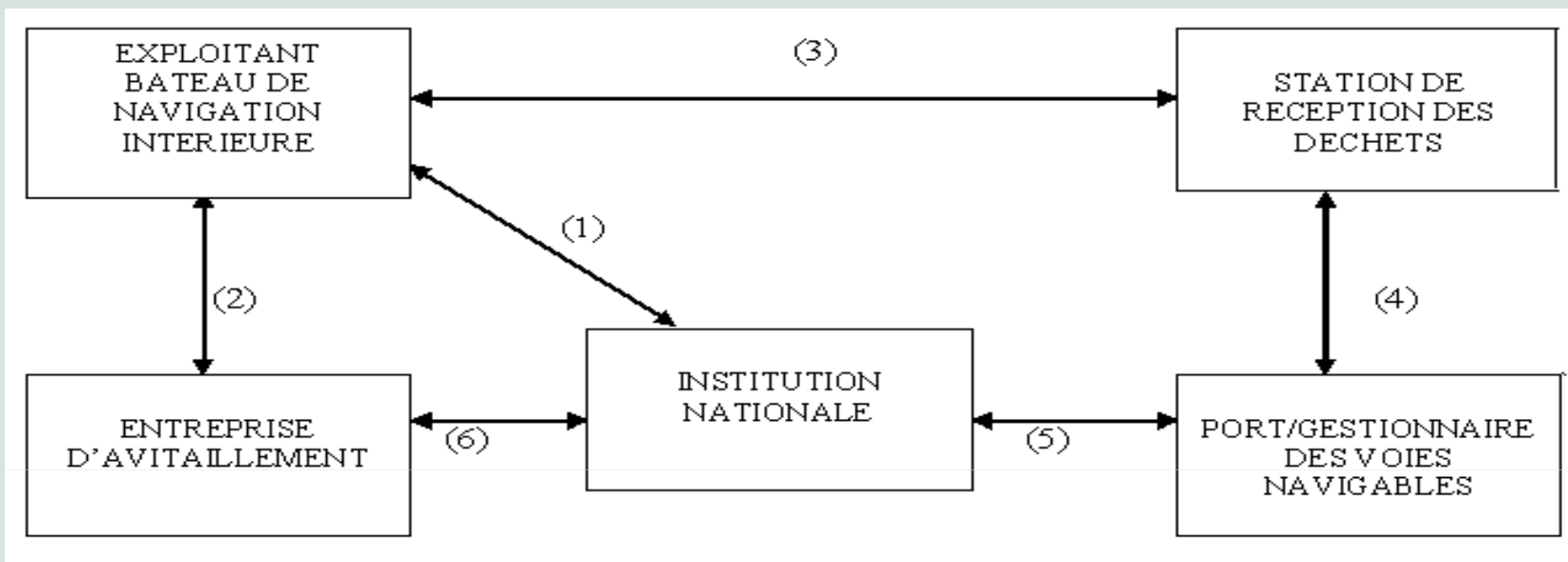
7. Exécution en Belgique



- **Sont en vigueur: loi et décrets portant assentiment à la Convention et qui déterminent sa pleine mise en œuvre en Belgique**
- **Sont en cours de traitement : loi et décrets relatifs à des dispositions d'exécution spécifiques**
- **Le rôle de l'ITB comme institution nationale a démarré**
- **Le groupe pilote s'est rencontré dans une composition provisoire.**
- **Le processus de perception de la rétribution d'élimination a été décrit (voir ci-après)**

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

7. Exécution en Belgique (Partie A)



1. Enregistrement de l'entreprise et du bateau auprès de l'Institution nationale. Remise d'une ECO CARTE. Paiement préalable d'un crédit pour rétributions d'élimination à facturer sur un ECO compte (départ = 7,50 €, hors TVA par 1000 l de gasoil). L'Institution nationale établit la facture avec indication de la TVA payée ou exemptée.
2. Solde déduit du montant correspondant au volume de gasoil livré, au moyen d'un terminal et d'une ECO CARTE. Remise d'un justificatif d'approvisionnement par l'entreprise d'avitaillement par une souche de confirmation du terminal de paiement (1 exemplaire est conservé par l'entreprise d'avitaillement).
3. Reprise gratuite des déchets huileux et graisseux contre une preuve (inscription dans le carnet de contrôle des huiles usagées).
4. Financement de l'élimination des déchets. Paiement des coûts (soumis à TVA) sur base d'un contrat et d'une facturation par la station de réception à un responsable régional. La désignation d'une installation de réception peut avoir lieu sur base d'un appel d'offres (cahier des charges – exemple du SPW et du Port d'Anvers)
5. Facturation par le responsable régional à l'Institution nationale sur base d'une convention.
6. Communication périodique de la quantité de gasoil exonérée des droits d'accise, livrée à la batellerie.

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure

8. Information complémentaire



- Le texte complet de la Convention se trouve sur site Web de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) sous « Documents qui peuvent être téléchargés » (www.ccr-zkr.org)
- La CCNR a aussi un site Web spécifique pour la CDNI. L'adresse est : www.cdni-iwt.org
- L'Institut pour le Transport par Batellerie a également développé spécialement une partie de son site Web pour la Convention des déchets ; Adresse : www.cdni.be. Depuis le 1er avril, un numéro de téléphone spécifique est disponible :
+32 2 226.40.77
- Le Port d'Anvers a de même créé un point de contact spécifique pour les problèmes liés à la partie B (pour les déchargements en Belgique) : Havenbedrijf Antwerpen – tél. : +32 2 205.22.49 ou ccr@haven.antwerpen.be
- Autres autorités concernées : les administrations régionales, OVAM, Vlaamse Milieumaatschappij, Office wallon des déchets, IBGE/BIM, les entreprises portuaires, les gestionnaires des voies navigables et le SPF Mobilité et Transports



- **La Convention est ouverte à l'adhésion de tout autre Etat**
- **La Conférence des Parties contractantes mène des discussions sur des adaptations à la Convention, e.a. pour tenir compte des investissements qui ont dû être effectués pour éviter des déchets.**

CDNI – Convention déchets en navigation intérieure



MERCI POUR VOTRE ATTENTION