

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

Conclue à Strasbourg le 9 septembre 1996
Approuvée par l'Assemblée fédérale le 19 décembre 1997¹
Instrument de ratification déposé par la Suisse le 16 juillet 1998
Entrée en vigueur pour la Suisse le 1^{er} novembre 2009
(État le 1^{er} janvier 2025)

*La République fédérale d'Allemagne,
le Royaume de Belgique,
la République française,
le Grand Duché de Luxembourg,
le Royaume des Pays-Bas,
la Confédération suisse,*

considérant que la prévention ainsi que la collecte, le dépôt et la réception des déchets en vue de leur recyclage et leur élimination pour des raisons de protection de l'environnement ainsi que de sécurité et de bien-être des personnels et des usagers de la navigation constituent un impératif pour la navigation intérieure et pour les branches de l'économie qui y sont liées et que celles-ci souhaitent apporter une plus grande contribution en la matière,

convaincus qu'il importe à cet effet de mettre en oeuvre des réglementations uniformes coordonnées sur le plan international afin d'éviter des distorsions de concurrence,

convaincus en outre que la collecte, le dépôt, la réception et l'élimination des déchets survenant à bord devraient être financés en tenant compte du principe pollueur-payeur, constatant en particulier que la perception d'une rétribution pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, fixée uniformément sur le plan international et basée sur le volume de gazole vendu à la navigation intérieure, n'affecte pas le principe d'exemption des droits de douane et autres taxes dans les États riverains du Rhin et en Belgique, tel que précisé dans l'Accord du 16 mai 1952 relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane²,

exprimant le souhait que d'autres États dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des États contractants adhèrent à la présente Convention,
sont convenus de ce qui suit:

RO 2009 5293; FF 1997 III 349

¹ RO 2009 5291

² RS 0.631.253.224.1

Dispositions générales

Art. 1 Définitions

Aux fins de l'application de la présente Convention les termes suivants désignent:

- a) «déchets survenant à bord»: matières ou objets définis aux let. b) à f) ci-dessous et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;
- b) «déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: déchets et eaux usées survenant à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bâtiment; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment;
- c) «déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets;
- d) «eau de fond de cale»: eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux;
- e) «autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment»: eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, slops et autres déchets spéciaux tels que définis dans le Règlement d'application, Partie C;
- f)³ «déchets liés à la cargaison»: déchets et eaux usées survenant à bord du bâtiment du fait de la cargaison; n'en font pas partie la cargaison restante, les vapeurs et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B;
- ff)⁴ «vapeurs»: composés gazeux qui s'évaporent d'une cargaison liquide (résidus gazeux de cargaison liquide);
- g) «bâtiment»: bateau de navigation intérieure, navire de mer ou engin flottant;
- h) «bateau à passagers»: un bateau construit et aménagé pour le transport de passagers;
- i) «navire de mer»: bateau admis à la navigation maritime ou côtière et affecté à titre principal à cette navigation;
- j)⁵ «station de réception»: installation fixe ou mobile agréée par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ou les vapeurs;
- k) «conducteur»: personne qui assure la conduite du bâtiment;

³ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 18 déc. 2019, en vigueur pour la Suisse depuis le 18 déc. 2019 (RO 2024 294; FF 2023 999).

⁴ Introduite par la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 18 déc. 2019, en vigueur pour la Suisse depuis le 18 déc. 2019 (RO 2024 294; FF 2023 999).

⁵ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 18 déc. 2019, en vigueur pour la Suisse depuis le 18 déc. 2019 (RO 2024 294; FF 2023 999).

- l) «bâtiment motorisé»: bâtiment dont les moteurs principaux ou auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancre, sont des moteurs à combustion interne;
- m) «gazole»: carburant exempté de droits de douane et d'autres droits et destiné aux bateaux de navigation intérieure;
- n) «station d'avitaillement»: station où les bâtiments s'approvisionnent en gazole;
- nn)⁶ «exploitant d'une station de réception»: personne qui exploite à titre professionnel une station de réception;
- o)⁷ «exploitant de l'installation de manutention»: personne effectuant à titre professionnel le chargement ou le déchargement de bâtiments;
- p)⁸ «affréteur»: personne ayant donné l'ordre de transport;
- q)⁹ «le transporteur»: personne qui, à titre professionnel, prend en charge l'exécution du transport de marchandises;
- r)¹⁰ «destinataire de la cargaison»: personne habilitée à prendre livraison de la cargaison;
- s)¹¹ «libération de vapeurs»: tout dégagement de vapeurs d'une citerne à cargaison fermée, sauf lors de la détente de la citerne en vue de l'ouverture des écoutilles de cale et afin de réaliser des mesurages de la concentration de vapeurs, ainsi que lors du déclenchement des soupapes de sécurité.

Art. 2 Champ d'application géographique

La présente Convention s'applique sur les voies d'eau visées à l'annexe 1.

Dispositions particulières

Obligations à charge des États

Art. 3 Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler à partir des bâtiments, dans les voies d'eau visées à l'annexe 1, les déchets survenant à bord ainsi que des

⁶ Introduite par la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 18 déc. 2019, en vigueur pour la Suisse depuis le 18 déc. 2019 (RO 2024 294; FF 2023 999).

⁷ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

⁸ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

⁹ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

¹⁰ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

¹¹ Introduite par la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

parties de cargaison ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère sur les voies d'eau mentionnées dans l'annexe 1.¹²

(2) Les États contractants veillent à faire respecter l'interdiction visée au par. 1 du présent article.

(3) Les exceptions à cette interdiction ne sont autorisées que conformément aux dispositions de l'annexe 2 et de ses appendices appelée ci-dessous «Règlement d'application».

Art. 4 Stations de réception

(1) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer sur les voies d'eau visées à l'annexe 1 un réseau suffisamment dense de stations de réception et à le coordonner sur le plan international.

(2) Les États contractants introduisent, conformément au Règlement d'application, une procédure uniforme en vue de la collecte et du dépôt des déchets survenant à bord auprès des stations de réception. Cette procédure implique pour les déchets visés à l'art. 1, let. c), d) et f) la production d'une attestation de dépôt réglementaire de ces déchets. Le dépôt réglementaire de slops et de boues de curage tels que définis dans le Règlement d'application, Partie C, doit être attesté sur la base de dispositions nationales.

(3) Les stations de réception sont tenues de recueillir, selon les modalités fixées par le Règlement d'application, les déchets survenant à bord.

(4) Les États contractants veillent au respect par les stations de réception, conformément aux dispositions nationales, de l'obligation de recueillir les déchets survenant à bord.

Art. 5 Principe du financement

Les États contractants introduisent des modalités uniformes de financement pour la réception et l'élimination des déchets survenant à bord.

Art. 6 Financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

(1) Le financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments est assuré par une rétribution d'élimination prélevée sur les bâtiments motorisés qui utilisent du gazole, à l'exclusion des navires de mer. Le montant de la rétribution est identique dans tous les États contractants. Il est fixé selon la procédure définie dans le Règlement d'application, Partie A, sur la base de la somme des coûts de la réception et de l'élimination, déduction faite des éventuelles recettes générées par le recyclage des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, et de la quantité de gazole livrée. Il est adapté à l'évolution des coûts. En vue de promouvoir la réduction des déchets, des

¹² Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

critères devront être établis et pris en considération lors de la fixation du montant de la rétribution d'élimination.

Les rétributions d'élimination versées seront exclusivement affectées au financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bâtiments.

(2) La procédure visée au par. 1 ci-dessus sera réexaminée si nécessaire à la lumière de l'expérience acquise lors du fonctionnement du système.

(3) Le droit au dépôt de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les stations de réception désignées par les institutions nationales est ouvert dès le paiement de la rétribution d'élimination.

(4) Les États contractants s'assurent que les conducteurs et les stations d'avitaillement remplissent, notamment lors de chaque livraison de gazole, les obligations leur incombant en vertu du Règlement d'application, Partie A.

Art. 7 Financement de la réception et de l'élimination des autres déchets
survenant lors de l'exploitation du bateau

(1) Dans les ports, aux installations de manutention ainsi qu'aux aires de stationnement et écluses, la réception et l'élimination des ordures ménagères ne font pas l'objet d'une perception de droits spécifiques.

(2) En ce qui concerne la réception et l'élimination d'autres déchets spéciaux, les États contractants prendront des dispositions concertées relatives à un système de financement prévoyant que les coûts de la réception et de l'élimination de ces déchets sont inclus dans les droits portuaires ou de stationnement, ou imputés d'une autre manière au bâtiment, indépendamment du fait que ce dernier dépose ou ne dépose pas lesdits déchets.

(3) Pour les bateaux à passagers, les coûts de la réception et de l'élimination des eaux usées domestiques et des boues de curage ainsi que des ordures ménagères et autres déchets spéciaux peuvent être imputés à part au conducteur.

(4) Les coûts de la réception et de l'élimination des slops peuvent être imputés à part au conducteur.

Art. 8 Financement du déchargement des restes, du lavage ainsi que
de la réception et de l'élimination des déchets liés à la cargaison

(1) L'affrèteur ou le destinataire de la cargaison prend en charge les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison conformément au Règlement d'application, Partie B.

(1a) L'affrèteur prend en charge les frais du dégazage du bâtiment conformément au Règlement d'application, Partie B.¹³

¹³ Introduit par la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

(2) Si avant le chargement le bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affrètement ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précédait a rempli ses obligations, le transporteur supporte les frais occasionnés par le déchargement des restes et:

- a) en cas de lavage, les frais de lavage;
- b) en cas de dégazage, les frais de dégazage,

du bâtiment, ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.¹⁴

Art. 9 Institution nationale

(1) Chaque État contractant désigne l'institution nationale responsable de l'organisation du système de financement uniforme de la réception et de l'élimination de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans les conditions déterminées au Règlement d'application, Partie A.

(2) La composition ainsi que les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'institution nationale sont fixées par des dispositions nationales prises par les États contractants. L'institution nationale doit comprendre des représentants de la navigation intérieure.

(3) Les frais de fonctionnement et d'administration de chaque institution nationale sont à la charge de chacun des États contractants.

Art. 10 Péréquation financière internationale – Instance internationale de péréquation et de coordination

(1) La péréquation financière internationale est assurée conformément aux dispositions de la présente Convention et de son Règlement d'application, Partie A.

(2) Il est créé une instance internationale de péréquation et de coordination. Elle est chargée notamment des tâches suivantes:

- a) assurer la péréquation financière entre les institutions nationales pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment selon les modalités fixées par elle sur la base des dispositions du Règlement d'application, Partie A;
- b) examiner dans quelle mesure le réseau des stations de réception en place doit être adapté compte tenu des besoins de la navigation et de l'efficacité de l'élimination;
- c) procéder à une évaluation annuelle du système de financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment conformément à l'article 6, sur la base des enseignements tirés de la pratique;
- d) faire des propositions pour l'adaptation du montant de la rétribution d'élimination à l'évolution des coûts;

¹⁴ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

- e) faire des propositions pour tenir compte, sur le plan financier, de mesures techniques destinées à réduire les déchets.

Elle est composée de deux représentants de chaque institution nationale dont un représentant de la profession de la navigation intérieure nationale.

(3) L'instance internationale de péréquation et de coordination établit à l'unanimité son règlement intérieur qui détermine les modalités de la péréquation financière internationale.

(4) L'organisation de l'instance internationale de péréquation et de coordination est fixée dans le Règlement d'application, Partie A.

(5) Le secrétariat de l'instance internationale de péréquation et de coordination est assuré par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(6) Les frais de l'instance internationale de péréquation et de coordination sont prévus à l'avance pour l'année suivante dans un budget prévisionnel auquel les États contractants contribuent à parts égales.

Obligations et droits des concernés

Art. 11 Devoir général de vigilance

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affrèteur, le transporteur, le destinataire de la cargaison, les exploitants des installations de manutention ainsi que les exploitants des stations de réception sont tenus de montrer toute la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie d'eau et de l'atmosphère, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.¹⁵

Art. 12 Obligations et droits du conducteur

(1) Le conducteur peut déposer les déchets survenant à bord auprès des stations de réception dans chacun des États contractants dans les conditions prévues par le Règlement d'application.

(2) Le conducteur est tenu de respecter les obligations prévues dans le Règlement d'application. En particulier, il devra se conformer à l'interdiction qui lui est faite, sauf exceptions prévues dans le Règlement d'application, de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau ou de libérer dans l'atmosphère à partir du bâtiment tous déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.¹⁶

¹⁵ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

¹⁶ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

(3) À défaut de responsabilité du conducteur, le transporteur, l'armateur ou le propriétaire du bâtiment sont dans cet ordre responsables de l'observation des obligations prévues par la présente Convention.¹⁷

Art. 13¹⁸ Obligations du transporteur, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception

Le transporteur, l'affréteur, le destinataire de la cargaison ainsi que les exploitants d'installations de manutention ou de stations de réception sont tenus de se conformer aux obligations qui leur sont imposées, chacun pour ce qui le concerne, dans les conditions déterminées par le Règlement d'application. Ils peuvent recourir à un tiers pour se conformer à leurs obligations.

Conférence des Parties contractantes

Art. 14 Organisation et compétences

(1) Les Parties contractantes instituent une Conférence des Parties contractantes chargée du contrôle de l'application des dispositions de la présente Convention.

Cette Conférence se réunit annuellement. Elle peut être convoquée en session extraordinaire à la demande d'au moins deux Parties contractantes.

(2) La Conférence examine et décide des amendements à apporter à la présente Convention et à ses annexes selon la procédure définie à l'art. 19.

(3) La Conférence adopte, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination:

- a) la péréquation financière annuelle;
- b) la fixation du montant de la rétribution d'élimination pour l'année suivante selon la procédure fixée à l'art. 6 de la présente Convention;
- c) les modifications de la procédure de péréquation financière provisoire et annuelle;
- d) les réductions du montant de la rétribution suite aux mesures techniques prises à bord des bâtiments en vue de réduire la production de déchets.

La Conférence recommande aux États contractants, sur proposition de l'instance internationale de péréquation et de coordination, l'adaptation du réseau de stations de réception.

(4) La Conférence tranche les différends concernant l'interprétation et l'application de la présente Convention ainsi que les différends s'élevant à l'intérieur de l'instance

¹⁷ RO 2012 1279

¹⁸ Nouvelle teneur selon la mod. adoptée par la Conférence des États parties le 22 juin 2017, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 2024 (RO 2024 294; FF 2023 999).

internationale de péréquation et de coordination sans que cela puisse avoir pour conséquence de suspendre la péréquation financière provisoire en cours.

(5) La Conférence établit son règlement intérieur à l'unanimité.

(6) La Conférence fixe à l'avance pour l'année suivante son budget prévisionnel auquel les États contractants contribuent à parts égales.

Art. 15 Secrétariat

Aux fins de la présente Convention, le Secrétariat de la Conférence des Parties contractantes est assuré par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Sanctions

Art. 16 Sanctions

Les États contractants répriment les infractions, commises sur leur territoire, aux obligations et interdictions stipulées dans la présente Convention et son Règlement d'application, conformément à leurs dispositions nationales respectives.

Clauses finales

Art. 17 Signature, ratification et adhésion

(1) La présente Convention est ouverte à la signature de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, du Grand Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et de la Confédération suisse du 1^{er} juin 1996 au 30 septembre 1996.

(2) La présente Convention est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des États signataires. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

(3) Après son entrée en vigueur, la présente Convention est ouverte à l'adhésion de tous les États dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des États contractants. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

Art. 18 Entrée en vigueur

La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation des États signataires. Elle entrera en vigueur à l'égard de toute autre Partie le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de son instrument d'adhésion.

Art. 19 Amendements de la présente Convention et de ses annexes

(1) Chaque Partie contractante peut proposer des amendements à la présente Convention et à ses annexes. Les propositions d'amendement sont examinées par la Conférence des Parties contractantes.

(2) Le libellé de chaque proposition d'amendement et son motif seront présentés au dépositaire qui communiquera la proposition aux Parties contractantes au plus tard trois mois avant le début de la Conférence. Toutes les prises de position parvenues au sujet d'une telle proposition seront communiquées aux Parties contractantes par le dépositaire.

(3) Les amendements à la présente Convention et à ses annexes sont adoptés à l'unanimité.

(4) Les amendements à la présente Convention sont soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation par les Parties contractantes. Ils entrent en vigueur le premier jour du sixième mois après le dépôt auprès du dépositaire du dernier instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

(5) Les amendements aux annexes de la présente Convention entrent en vigueur à la date convenue, au plus tard dans un délai de neuf mois après leur adoption, à moins que dans un délai de six mois l'une des Parties contractantes n'ait fait savoir qu'elle refusait ces amendements.

Art. 20 Dénonciation

(1) La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes par notification adressée au dépositaire à tout moment, cinq ans après la date à laquelle la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

(2) La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue, au plus tôt toutefois après la clôture de la périéuation financière annuelle pour l'exercice précédent, ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans la notification.

Art. 21 Dépositaire

(1) Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin est le dépositaire de la présente Convention. Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sera dressé par les soins du dépositaire, qui remettra à chacune des Parties visées à l'art. 17, par. 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention une copie certifiée conforme desdits instruments ainsi que du procès-verbal de dépôt.

(2) Le dépositaire transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention, dans les langues visées à l'art. 22, à chacune des Parties visées à l'art. 17, par. 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention.

(3) Le dépositaire assure sans délai l'information et la communication auprès de chacune des Parties visées à l'art. 17, par. 1, ainsi qu'à chacune des Parties ayant adhéré à la présente Convention:

- a) de toute signature nouvelle ainsi que de la date à laquelle cette signature est intervenue;
- b) des documents visés à l'art. 19, par. 2;
- c) des textes de chaque amendement à la présente Convention et à ses annexes, dans les langues visées à l'art. 22;
- d) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ainsi que des amendements à la présente Convention et à ses annexes;
- e) des communications des Parties contractantes informant qu'elles s'opposent à une modification des annexes ainsi que de toute autre communication prescrite dans l'un des articles de la présente Convention;
- f) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet.

Art. 22 Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 9 septembre 1996.

(Suivent les signatures)

Voies d'eau visées à l'art. 2

Allemagne:

Toutes les voies de navigation intérieure destinées au trafic général, à l'exception du secteur allemand du Lac de Constance et du secteur du Rhin en amont de Rheinfelden.

Belgique:

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

France:

Règlement d'application, Partie A: Le Rhin, la Moselle canalisée (jusqu'à Metz, p.k. 298,5).

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

Grand Duché de Luxembourg:

La Moselle

Pays-Bas:

L'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure.

Suisse:

Le Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

¹⁹ Mise à jour par les Am. adoptés par les Conférences des Parties contractantes entre 2011 et 2022, entrés en vigueur pour la Suisse jusqu'au 1^{er} janv. 2023 (RO 2024 295).

Règlement d'application

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

Appendices²¹

- I. Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées
- II. Exigences concernant le système d'assèchement
- III. Standards de déchargement et prescriptions relatives au dépôt et à la réception en vue de l'autorisation de déversement des eaux de lavage, de précipitations et de ballastage contenant des résidus de cargaison
- IIIa. Standards de dégazage
- IV. Attestation de déchargement
- V. Valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord de bateaux à passagers

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

Chapitre I Obligations des stations de réception

Art. 1.01 Attestation de dépôt

Les exploitants des stations de réception attestent au bâtiment le dépôt des déchets huileux et graisseux survenant lors de son exploitation dans le carnet de contrôle des huiles usagées selon l'appendice I.

²⁰ Mise à jour par les Am. du 8 juin 2010 (RO 2010 6379), les Am. adoptés par les Conférences des Parties contractantes entre 2011 et 2022 (RO 2024 295), les Am. du 21 juin 2023 (RO 2023 619), du 12 déc. 2024 (RO 2025 38) et du 27 juin 2024, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2025 (RO 2024 556).

²¹ Les appendices I à V ne sont pas publiés dans le RO et le RS. Ils peuvent être consultés sur le site www.cdni-iwt.org > Documents > La Convention CDNI > Convention consolidée ou commandés auprès du dépositaire: Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Palais du Rhin, 2 place de la République, F-67082 Strasbourg CÉDEX.

Chapitre II

Obligations du conducteur

Art. 2.01 Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

(2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au par. 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités compétentes les plus proches en indiquant aussi exactement que possible la nature, la quantité et l'endroit du déversement.

(3) Est excepté de l'interdiction visée au par. 1, le déversement dans la voie d'eau d'eaux séparées par les bateaux déshuileurs agréés si la teneur maximale d'huile résiduaire à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales.

Art. 2.02 Collecte et traitement à bord

(1) L'eau de fond de cale au sens de l'art. 1, let. d), provenant des zones à bord du bateau qui y sont mentionnées, n'est considérée comme de l'eau de fond de cale que si l'eau huileuse a été produite pendant l'exploitation et l'entretien du bateau et n'est pas contaminée par des matières autres que de l'huile. L'eau de fond de cale contaminée d'une autre manière est considérée comme faisant partie des «autres déchets spéciaux» au sens de l'art. 8.01, let. e).

Le conducteur doit assurer la collecte séparée à bord des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment dans des récipients prévus à cet effet ou celle des eaux de fond de cale dans les cales des salles des machines.

Les récipients doivent être stockés à bord de telle manière que toute fuite de matière puisse facilement être constatée et empêchée à temps.

(2) Il est interdit:

- a) d'utiliser des réservoirs mobiles stockés sur le pont comme réservoirs de collecte des huiles usagées;
- b) de brûler des déchets à bord;
- c) d'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile et la graisse ou à action émulsifiante. Sont exceptés les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.

Art. 2.03 Carnet de contrôle des huiles usagées, dépôt aux stations de réception

(1) Chaque bâtiment motorisé qui utilise du gazole, doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées valable, délivré par l'autorité compétente selon le modèle de l'appendice I. Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord. Après son

renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.

(2) Les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bâtiment. Ce justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception.

(3) Les navires de mer disposant d'un registre des hydrocarbures tel que prévu par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol) sont exemptés de la tenue du carnet de contrôle visé au par. 1.

Chapitre III

Organisation et financement de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment

Art. 3.01 Définitions

Aux fins de l'application du présent chapitre, les termes suivants désignent:

- a) «**transporteur**» personne physique ou morale qui subvient aux dépenses courantes liées à l'exploitation du bâtiment et notamment à l'achat du carburant utilisé, ou à défaut, le propriétaire du bâtiment;
- b) «**SPE-CDNI**» système de paiement électronique, comprenant des comptes (ECO-comptes), des cartes magnétiques (ECO-cartes) et des terminaux électroniques mobiles;
- c) «**ECO-compte**»: un compte auprès d'une institution nationale, au nom de l'exploitant du bateau, destiné au paiement de la rétribution d'élimination visée à l'art. 3.03;
- d) «**ECO-ID**»: un numéro d'identification unique lié à un bateau et à un ECO-compte associé par l'exploitant d'un bateau qui donne accès à l'utilisation légitime de l'appli;
- e) «**Application**»: une application contenant un logiciel conçu pour le paiement de la rétribution d'élimination et disponible en tant qu'application via un appareil mobile ou via un site Internet et destinée à:
 - générer et afficher le code-barres 2D contenant l'ECO-ID,
 - activer une transaction pour la rétribution d'élimination par la station d'avitaillement, et
 - approuver le paiement de la rétribution d'élimination par le conducteur ou l'exploitant du bateau;
- f) «**2D Barcode**»: un type unique de code-barres, destiné à permettre l'identification. Le code-barres 2D peut être affiché sur un smartphone, une tablette, un PC ou imprimé de manière analogique.

Art. 3.02 Institution nationale

L'institution nationale perçoit la rétribution d'élimination et soumet à l'instance internationale de péréquation et de coordination des propositions pour la définition du réseau des stations de réception nécessaire sur le plan national. Elle a en outre pour tâche notamment d'enregistrer régulièrement selon un modèle uniforme sur le plan international les quantités éliminées des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment ainsi que la somme des rétributions d'élimination perçues. L'institution nationale ou l'autorité compétente contrôle les coûts d'élimination. L'institution nationale est représentée à l'instance internationale de péréquation et de coordination et doit notamment verser aux dates fixées les montants provisoires et définitifs déterminés par cette instance et dus au titre de la péréquation financière à d'autres institutions nationales.

Art. 3.03 Perception de la rétribution d'élimination

(1) La rétribution d'élimination s'élève à 10 euros (augmentée de la TVA) pour 1000 l de gazole délivré. Le calcul du montant doit être basé sur le volume du gazole correspondant au volume à 15 °C.

(2) Le débiteur de la rétribution d'élimination est le transporteur.

(3) La rétribution d'élimination est à acquitter lors de l'avitaillement. Le montant de la transaction effectuée au titre de la rétribution d'élimination doit être proportionnel à la quantité de gazole délivrée.

(4) Le paiement de la rétribution d'élimination est effectué au moyen du SPE-CDNI. Les institutions nationales exploitent le SPE-CDNI.

(5) La procédure pour s'acquitter de la rétribution d'élimination à l'aide du SPE-CDNI est fondée sur le principe du versement d'un montant adéquat par l'exploitant du bâtiment à une institution nationale, sur lequel les rétributions d'éliminations dues ultérieurement sont prélevées. La procédure comporte les étapes suivantes:

- a) l'ouverture à la demande du transporteur ou de son mandataire d'un ECO-compte auprès de l'institution nationale de son choix;
- b) la délivrance par cette institution nationale d'une ou plusieurs ECO-cartes donnant accès à l'ECO-compte concerné en vue du paiement de la rétribution d'élimination;
- c) le versement par le transporteur ou son mandataire au crédit de l'ECO-compte concerné d'un montant adéquat sur le compte bancaire de l'institution nationale en vue du paiement des rétributions d'élimination;
- d) l'acquittement de la rétribution d'élimination, imputée sur l'ECO-compte concerné au moyen de l'ECO-carte et le traitement de la transaction qui est effectuée par la station d'avitaillement à l'aide d'un terminal électronique mobile. À cet effet, le conducteur remet l'ECO-carte à la station d'avitaillement au moment de l'avitaillement;
- e) la transmission par le système électronique des données nécessaires à l'inscription dans le système électronique aux conducteurs et aux stations d'avitaillement;

- f) la création par le système électronique d'une ECO-ID par bâtiment de l'exploitant ou de son mandataire, qui est associée à l'ECO-Compte utilisé pour les futures transactions;
 - g) le versement par l'exploitant du bâtiment ou son mandataire au crédit de l'ECO-compte concerné d'un montant adéquat sur le compte bancaire de l'institution nationale en vue du paiement des rétributions d'élimination;
 - h) l'acquiescement de la rétribution d'élimination, imputée sur l'ECO-compte concerné lors de l'avitaillement et le traitement de la transaction par le système électronique. Le conducteur présente à cet effet à la station d'avitaillement le code-barres 2D.
- (6) Par dérogation au par. 4, la rétribution d'élimination est acquittée par l'application d'une procédure écrite dans les cas particuliers suivants:
- a) le SPE-CDNI fait défaut ou est hors service;
 - b) le conducteur ne présente pas de code-barres 2D ou le code-barres 2D présenté n'est pas valable;
 - c) le solde de l'ECO-compte concerné est insuffisant.
- (7) Dans les cas visés au par. 6, la station d'avitaillement communique à l'institution nationale du pays où elle se situe, dans un délai ne dépassant pas sept jours civils, les données nécessaires à l'acquiescement de la rétribution d'élimination relative à la livraison de gazole concernée. L'institution nationale prend les dispositions nécessaires pour la perception des rétributions dues. Le cas échéant, elle peut remettre le dossier à une autre institution nationale.
- (8) Pour les transactions relevant du par. 6, let. b) et c), des frais administratifs doivent être acquittés par l'exploitant du bâtiment à l'institution nationale créancière; le montant de ces frais est fixé d'une manière uniforme pour toutes les Parties contractantes par l'Instance Internationale de Péréquation et de coordination.
- (9) Dans les cas individuels où selon l'institution nationale l'application de la procédure prévue aux par. 4 et 5 pour l'acquiescement de la rétribution d'élimination n'est pas adaptée, celle-ci est habilitée à mettre en place des arrangements individuels relatifs à la livraison du gazole et au paiement de la rétribution d'élimination. Ces arrangements, qui doivent être notifiés à l'instance internationale de péréquation et de coordination, doivent être conformes aux autres dispositions du présent chapitre.
- (10) Les modalités de mise en œuvre des procédures mentionnées au présent article sont à déterminer sur le plan national après coordination au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

Art. 3.04 Contrôle de la perception de la rétribution d'élimination et des coûts de réception et d'élimination

- (1) Un justificatif d'approvisionnement en gazole doit être établi par la station d'avitaillement pour chaque avitaillement en gazole. Il doit comporter au moins les indications suivantes: nom du bâtiment, numéro européen unique d'identification des bateaux, ou toute autre indication permettant l'identification du bâtiment, nom du

transporteur ou du conducteur, quantité de gazole avitaillée/remise (en litres correspondant au volume à 15 °C arrondie au litre le plus proche), lieu et date, signature du conducteur et de la station d'avitaillement.

(2) Le reçu relatif à la transaction de la rétribution d'élimination est établi par le SPE-CDNI sous forme électronique. Le conducteur reçoit une copie du justificatif d'approvisionnement et un reçu sous forme électronique visé dans la première phrase ci-avant. Le conducteur doit être en mesure de présenter à tout moment le justificatif d'approvisionnement ainsi que le reçu de transaction et les conserver à bord pendant douze mois. La station d'avitaillement doit être en mesure de présenter à tout moment une copie du justificatif d'approvisionnement et le reçu délivré sous forme électronique et les conserver dans son administration pendant douze mois.

(3) Dans le cas de l'application de la procédure écrite visée par l'art. 3.03, par. 6, la station d'avitaillement indique sur le justificatif d'approvisionnement que le transporteur ne s'est pas acquitté de la rétribution d'élimination.

(4) La concordance entre les quantités de gazole avitaillées par les bâtiments et le montant des rétributions d'élimination acquittées est contrôlée par l'institution nationale ou l'autorité compétente sur la base des justificatifs d'approvisionnement en gazole et des reçus délivrés sous forme électronique qui doivent être présentés par les stations d'avitaillement.

(5) L'autorité compétente peut contrôler à bord des bâtiments, ou à distance en consultant le système de paiement électronique, le paiement de la rétribution d'élimination ainsi que les quantités éliminées de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, notamment en comparant les voyages effectués inscrits dans les documents de bord appropriés avec les indications figurant sur les justificatifs d'approvisionnement en gazole et sur les reçus délivrés sous forme électronique.

(6) L'institution nationale ou l'autorité compétente peut contrôler auprès des stations de réception les données relatives aux quantités éliminées ainsi que les coûts d'élimination sur la base des documents appropriés.

(7) L'institution nationale ou l'autorité compétente est habilitée à contrôler les données relatives aux quantités de gazole délivrées aux bâtiments soumis au paiement de la rétribution d'élimination.

(8) Les modalités des procédures mentionnées au présent article sont à déterminer sur le plan national après coordination au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

Chapitre IV

Péréquation financière internationale

Art. 4.01 Instance internationale de péréquation et de coordination

(1) L'instance internationale de péréquation et de coordination se réunit une fois par an au dernier trimestre afin d'arrêter la péréquation financière de l'année précédente et de proposer, le cas échéant, à la Conférence des Parties contractantes une modification du montant de la rétribution d'élimination et l'adaptation éventuellement

nécessaire du réseau des stations de réception en place compte tenu des besoins de la navigation et de l'efficacité de l'élimination. Elle peut se réunir à tout moment sur proposition du secrétariat ou lorsque les représentants de deux institutions nationales le demandent.

(2) L'instance internationale de péréquation et de coordination fixe dans son règlement intérieur les procédures et les modalités uniformes de mise en œuvre des péréquations provisoire et annuelle.

(3) Toutes les opérations financières relatives à la rétribution d'élimination sont exprimées en euros.

Art. 4.02 Péréquation financière provisoire

(1) Les institutions nationales communiquent au secrétariat de l'instance internationale de péréquation et de coordination trimestriellement, aux 1^{er} février, 1^{er} mai, 1^{er} août et 1^{er} novembre:

- a) les quantités des déchets huileux et graisseux recueillis et éliminés au cours du trimestre précédent;
- b) les coûts totaux de la réception et de l'élimination des quantités indiquées à la let. a) ci-dessus;
- c) les quantités de gazole livrées aux bâtiments soumis à l'obligation du paiement de la rétribution d'élimination;
- d) le montant total des rétributions d'élimination perçues;
- e) les conséquences financières des mesures visées à l'art. 6, par. 1, cinquième phrase de la Convention.

Les modalités de cette procédure sont arrêtées par l'instance internationale de péréquation et de coordination.

(2) Pour chaque trimestre écoulé, sur la base des chiffres communiqués conformément au par. 1 ci-dessus et en appliquant la procédure de péréquation prévue à l'art. 4.04 ci-après, l'instance internationale de péréquation et de coordination calcule les montants provisoires de la péréquation financière trimestrielle et les transmet aux institutions nationales dans un délai de deux semaines après réception de l'ensemble des communications prévues au par. 1.

(3) Les institutions nationales débitrices au titre de la péréquation financière trimestrielle sont tenues d'effectuer les paiements dus aux institutions nationales créditrices, dans un délai de quatre semaines après réception de l'ordre de paiement.

Art. 4.03 Péréquation financière annuelle

(1) Les institutions nationales présentent au secrétariat de l'instance internationale de péréquation et de coordination leur bilan annuel pour l'exercice écoulé, au plus tard le 15 octobre de l'année en cours. Au cours de sa réunion ordinaire, l'instance internationale de péréquation et de coordination fixe la péréquation financière de l'année précédente.

(2) Les institutions nationales sont tenues d'effectuer les paiements dus au titre de la péréquation financière définitive pour l'année précédente conformément à l'art. 4.02, par. 3 ci-dessus.

Art. 4.04 Procédure de la péréquation financière

(1) La péréquation financière visée aux art. 4.02 et 4.03 ci-dessus est déterminée comme suit pour chaque institution nationale:

$$C_n = \frac{Z_n}{\sum Z_n} \cdot \sum X_n - X_n$$

où:

- C_n montant de péréquation d'une institution nationale N.
Signe positif: l'institution est créditrice au titre de la péréquation.
Signe négatif: l'institution est débitrice au titre de la péréquation.
- X_n recettes des rétributions d'élimination d'une institution nationale N conformément à l'art. 4.02, par. 1, ci-dessus.
- Z_n coûts de réception et d'élimination effectifs d'une institution nationale N conformément à l'art. 4.02, par. 1, ci-dessus.
- $\sum X_n$ somme des recettes des rétributions d'élimination de toutes les institutions nationales.
- $\sum Z_n$ somme des coûts de réception et d'élimination effectifs de toutes les institutions nationales.

(2) Les montants C_n inférieurs à un pourcentage minimum des recettes de la rétribution d'élimination d'une institution nationale N ne font pas l'objet d'une péréquation. Le pourcentage minimum est fixé par l'instance internationale de péréquation et de coordination.

Partie B

Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison

Chapitre V

Dispositions générales

Art. 5.01 Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants signifient:

- a) «transports exclusifs»: 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, à condition que cela puisse être prouvé;
- aa) «transports compatibles»: transports successifs au cours desquels la même cargaison ou une autre cargaison dont l'acheminement n'exige pas le lavage

ou le dégazage préalable des cales ou des citernes est transportée dans la cale ou la citerne du bâtiment, à condition que cela puisse être prouvé;

- b) «cargaison restante»: cargaison liquide restant dans les citernes ou dans les tuyauteries après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;
- c) «résidus de cargaison»: cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;
- d) «système d'assèchement»: système conforme à l'Appendice II permettant de vider et d'assécher aussi complètement que possible les citernes et les tuyauteries sauf pour ce qui est des résidus de cargaison ne pouvant être évacués par assèchement;
- e) «résidus de manutention»: cargaison qui lors de la manutention tombe sur le bâtiment à l'extérieur de la cale;
- f) «cale balayée»: cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de moyens de nettoyage tels que balais ou balayeuses, sans l'aide d'appareils d'aspiration ou de lavage et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- g) «citerne asséchée»: citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- h) «cale aspirée»: cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide de la technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;
- i) «déchargement des restes»: évacuation des cargaisons restantes hors des cales respectivement des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par ex. balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement:
 - «balayé», ou
 - «aspiré» pour la cale,
 - «asséché» pour la citerne,ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage;
- j) «lavage»: évacuation des résidus de cargaison hors des cales balayées ou aspirées et des citernes asséchées à l'aide de vapeur d'eau ou d'eau;
- k) «cale ou citerne lavée»: cale ou citerne qui après lavage est en principe appropriée à recevoir toute catégorie de cargaison;
- l) «eaux de lavage»: eaux survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées. En font partie également les eaux de ballastage et les eaux de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

- m) «dégazage»: l'élimination de vapeurs conformément à l'Appendice IIIa provenant d'une citerne à cargaison asséchée, auprès d'une station de réception, par le recours à des procédures et techniques appropriées;
- n) «ventilation»: la libération directe dans l'atmosphère des vapeurs provenant de la citerne à cargaison;
- o) «citerne à cargaison dégazée ou ventilée»: une citerne à cargaison dont les vapeurs ont été retirées conformément aux standards de dégazage visés à l'Appendice IIIa.

Art. 5.02 Obligation des États contractants

Les États contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre en place les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de résidus de cargaison, d'eaux de lavage et de vapeurs.

Art. 5.03 Navires de mer

La présente Partie B ne s'applique pas au chargement et déchargement de navires de mer:

- a) dans les ports maritimes de voies de navigation maritime;
- b) dans les ports intérieurs soumis à la directive européenne 2019/883/UE²².

Art. 5.04 Application de la Partie B pour les vapeurs

(1) La Partie B s'applique sans préjudice:

- a) des dispositions de l'Accord européen du 26 mai 2000²³ relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) en liaison avec la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
- b) de la directive 94/63/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service,

dans leur version actuelle respective.

(2) Les dispositions de l'Appendice IIIa s'appliquent en complément aux dispositions de la directive visée au par. 1, let. b).

Les bâtiments pour lesquels il peut être justifié par écrit qu'ils ont dégazé conformément aux prescriptions hors champ d'application de la CDNI sont réputés être des

²² Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (J.O.L 151 du 7.6.2019, p. 116–142).

²³ RS 0.747.208

bateaux dégazés au sens du présent règlement dès lors que les valeurs de l'Appendice IIIa sont respectées. La Conférence des Parties Contractantes désigne, outre la directive 94/63/CE et l'ADN, les prescriptions réputées équivalentes en ce qui concerne les dispositions relatives au dégazage.

Chapitre VI

Obligations à charge des conducteurs

Art. 6.01 Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison ou de libérer des vapeurs dans l'atmosphère.

(2) Sont exceptées de l'interdiction du par. 1 ci-dessus:

- a) les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau conformément à l'Appendice III
- b) les vapeurs pour lesquelles une libération dans l'atmosphère par ventilation conformément à l'Appendice IIIa

sont explicitement autorisés, à condition que les dispositions desdits appendices aient été respectées.

(3) Si:

- a) des matières pour lesquelles est prescrit à l'Appendice III exclusivement un dépôt en vue d'un traitement spécial ou
- b) des vapeurs pour lesquelles est prescrit à l'Appendice IIIa un dégazage

ont été libérées ou menacent d'être libérées, le conducteur doit en aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche.

Il doit indiquer avec autant de précision que possible le lieu de l'incident ainsi que la nature et la quantité de la matière ou des vapeurs concernées.

(4) L'autorité nationale compétente apprécie l'admissibilité du déversement de déchets liés à la cargaison provenant de marchandises qui ne figurent pas sur la liste des marchandises énumérées à l'Appendice III du Règlement d'application et fixe un standard de déchargement provisoire.

La Conférence des Parties Contractantes examine cette proposition et complète le cas échéant la liste des marchandises.

(5) Par dérogation à l'interdiction visée au par. 1, des vapeurs peuvent être libérées en cas de besoin lors d'un séjour imprévu au chantier naval ou d'une réparation imprévue sur place par un chantier naval ou une autre société spécialisée avec impossibilité d'évacuer les vapeurs dans une station de réception. À cet égard doivent être

observées les dispositions de l'Appendice IIIa, A. 4 et de la sous-section 7.2.3.7 ADN²⁴.

Art. 6.02

Abrogé

Art. 6.03 Attestation de déchargement

(1) Tout bâtiment qui a été déchargé dans le champ d'application géographique de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable et conforme au modèle de l'appendice IV.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance.

Lorsqu'il s'agit d'un bâtiment sans timonerie ni logement, l'attestation de déchargement peut être conservée par le transporteur à un endroit autre qu'à bord.

(1b) Une attestation de déchargement au format électronique peut être utilisée dès lors:

- a) que la protection des données est assurée conformément au règlement (UE) 2016/679²⁵ (le règlement général sur la protection des données), dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse;
- b) qu'une signature infalsifiable est prévue conformément au règlement (UE) n° 910/2014 (eIDAS)²⁶, dans sa version en vigueur, ou conformément aux prescriptions nationales comparables de la Confédération suisse;
- c) que la sécurité des données est assurée par la mise en œuvre des exigences correspondantes des prescriptions mentionnées à la let. a) et que l'accès non autorisé est ainsi également empêché de manière sûre;
- d) que la vérifiabilité de l'attestation de déchargement à bord ou dans les registres de l'exploitant du bâtiment est assurée;
- e) que la vérifiabilité, dans les registres, de l'identité de la personne qui a établi l'attestation de déchargement et de l'exploitant de la station de réception est assurée.

L'attestation de déchargement doit pouvoir être mise à la disposition des agents des autorités compétentes sur demande. L'attestation de déchargement peut être mise à disposition dans un format électronique lisible.

²⁴ RS 0.747.208

²⁵ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

²⁶ Règlement (UE) n° 910/2014 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 sur l'identification électronique et les services de confiance pour les transactions électroniques au sein du marché intérieur et abrogeant la directive 1999/93/CE.

(2) Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison sont applicables:

- a) en cas de lavage, les standards de déchargement et les prescriptions de l'Appendice III relatives au dépôt et à la réception;
- b) en cas de dégazage, les prescriptions et les standards de dégazage de l'Appendice IIIa.

(3) Après le chargement le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur se sera assuré que les résidus de manutention ont été enlevés.

(4a) Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement qu'aux conditions suivantes:

- Une attestation de déchargement a été présentée par le destinataire de la cargaison ou, si le destinataire de la cargaison ou l'affrèteur fait appel aux services d'une installation de manutention, par l'exploitant de l'installation de manutention (art. 7.08).
- Le conducteur a confirmé, par la signature de la partie 2 a) de l'attestation de déchargement, que toutes les mesures relatives au déchargement du bâtiment, telles qu'indiquées par le destinataire de la cargaison ou l'installation de manutention dans les cases 1 à 10, ont été exécutées. Cela comprend la désignation d'une station de réception pour la prise en charge des déchets ou des vapeurs du bâtiment (art. 7.01, par. 1).

(4b) Pendant le voyage, le conducteur a l'obligation de déclarer par sa signature dans la partie 2 b) de l'attestation de déchargement:

- si de l'eau de lavage a été produite (lors du lavage pendant le voyage);
- la quantité d'eau de lavage produite à bord et son emplacement de stockage;
- s'il existait une cargaison suivante compatible après le départ de l'installation de manutention (art. 7.04, par. 3, let. c).

(5) Pour les bâtiments qui effectuent des transports exclusifs ne s'appliquent que l'élimination et la prise en charge des résidus de manutention.

(6) Si les cales ou les citernes à cargaison sont lavées et si l'eau de lavage produite ne peut être déversée dans la voie d'eau conformément aux standards de déchargement et aux exigences de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bateau ne peut poursuivre son voyage qu'après confirmation dans l'attestation de déchargement:

- que l'installation de manutention a pris en charge l'eau de lavage, ou
- qu'une station de réception a été désignée au conducteur, et
- que le conducteur a indiqué si les cales ou les citernes à cargaison seront lavées pendant le voyage.

(7) Les par. 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui sont utilisés pour:

- a) le transport de conteneurs;

- b) le transport de cargaisons mobiles (bateaux rouliers), de colis, de colis lourds et de grands appareils.

Les ch. 1 et 4 ne s'appliquent pas aux bateaux uniquement utilisés pour:

- a) la livraison de carburants, d'eau potable et d'avitaillements de bord à des navires de mer et bateaux de la navigation intérieure (bateaux avitailleurs);
- b) la collecte de déchets huileux et graisseux provenant de navires de mer et bateaux de la navigation intérieure;
- c) le transport de gaz liquéfiés (ADN, Type G);
- d) le transport de soufre brut liquide, de ciment, de cendres volantes et de matières comparables qui sont transportées en vrac ou pouvant être pompées, lorsqu'un système approprié exclusivement pour la catégorie de cargaison concernée est utilisé pour le chargement, le déchargement et le stockage à bord;
- e) le transport de sable, de graviers et/ou de produits de dragage depuis le lieu d'extraction vers le site de déchargement.

La présente disposition ne s'applique pas au transport de cargaisons mixtes à bord de tels bateaux.

L'autorité compétente peut exonérer au cas par cas un bâtiment de l'application des par. 1 et 4 dans le cadre de l'exécution de transports spécifiques si prévalent des conditions comparables. La preuve de cette exonération doit se trouver à bord du bâtiment.

(8) Les art. 1 et 4 ne sont pas non plus applicables au transport lorsqu'il s'agit d'un déchargement dans un navire de mer. Le conducteur est dans l'obligation de pouvoir justifier un tel déchargement sur la base des documents de transport concernés qu'il doit présenter sur demande aux autorités de surveillance.

Chapitre VII

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

Art. 7.01 Attestation de la réception

(1) Dans l'attestation de déchargement visée à l'art. 6.03 ci-dessus, le destinataire de la cargaison atteste au bâtiment le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où il lui incombe, le lavage des cales ou des citernes à cargaison ou le dégazage des citernes à cargaison, ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison ou, le cas échéant, la désignation d'une station de réception. Il doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

(2) Si le destinataire de la cargaison ne recueille pas lui-même les eaux de lavage qui ne peuvent être déversées dans la voie d'eau l'exploitant de la station de réception atteste au bâtiment la réception des eaux de lavage. Il doit conserver au moins six mois

après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui, le destinataire de la cargaison et le conducteur.

(3) Si une station de réception pour le dégazage a été désignée au bâtiment, l'exploitant de la station confirme le dégazage du bâtiment dans l'attestation de déchargement. L'exploitant de la station doit conserver au moins six mois après sa délivrance une copie de l'attestation de déchargement complétée et signée par lui et le conducteur.

Art. 7.02 Mise à disposition du bâtiment

(1) Le transporteur met le bâtiment à la disposition de l'affrètement dans un standard de déchargement tel que la cargaison puisse être transportée et livrée sans subir de préjudices. En règle générale, ceci est le cas pour le standard de déchargement «cale balayée» ou «citerne asséchée» et lorsque le bâtiment est libre de tous résidus de manutention.

(2) Un standard de déchargement supérieur, le lavage ou le dégazage peut être convenu au préalable par écrit. Une copie de cet accord doit être conservée à bord du bâtiment au moins jusqu'à ce que soit complétée l'attestation de déchargement après le déchargement et le nettoyage du bâtiment.

(3) Avec le démarrage des opérations de chargement, le bâtiment est considéré avoir été mis à disposition par le transporteur dans un état correspondant aux exigences prévues par les par. 1 ou 2 ci-dessus.

Art. 7.03 Chargement et déchargement

(1) Le chargement et le déchargement d'un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes:

- a) en cas de lavage, pour le lavage et
- b) en cas de dégazage, pour le dégazage,

prévues par les dispositions de la présente Partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison.

(2) Lors du chargement l'affrètement doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, l'affrètement veille à leur élimination après le chargement sauf s'il en a été convenu autrement.

(3) Lors du déchargement, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, le destinataire de la cargaison veille à leur élimination. Les résidus de manutention doivent, dans la mesure du possible, être ajoutés à la cargaison.

Art. 7.04²⁷ Restitution du bâtiment

(1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce qu'après le déchargement, la cale soit restituée dans un état balayé ou aspiré selon les standards

²⁷ Cf. Résolution CDNI 2016-I-4.

de déchargement et les prescriptions relatives au dépôt et à la réception de l'Appendice III. Il est tenu de recueillir toute cargaison restante ainsi que tout résidu de manutention survenus à bord du bâtiment déchargé.

Pour les cargaisons liquides, l'affréteur doit veiller à ce qu'après le déchargement, la citerne soit restituée dans un état asséché. Sauf disposition contraire du contrat de transport, le conducteur effectue le déchargement, y compris le déchargement des restes à l'aide d'un système d'assèchement. La tuyauterie destinée à la collecte de la cargaison restante doit être munie d'un système de raccordement conforme au modèle 1 de l'Appendice II. Lors de l'utilisation du système d'assèchement de bord, la contre-pression dans le système de tuyauteries du destinataire de la cargaison, avant le début de l'opération d'assèchement, ne doit pas dépasser 3 bar. L'exploitant de l'installation de manutention est tenu de recueillir la cargaison restante.

(2) Dans le cas:

- a) de cargaison sèche, l'obligation de restituer la cale dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'Appendice III;
- b) de cargaison liquide, incombe à l'affréteur l'obligation de restituer la citerne à cargaison dans
 - aa) un état lavé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les résidus de cargaison mélangés aux eaux de lavage ne peuvent être déversés dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'Appendice III,
 - bb) un état dégazé, si le bâtiment a transporté des marchandises dont les vapeurs ne peuvent être ventilées dans l'atmosphère en vertu des standards de dégazage et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visés à l'Appendice IIIa.

En outre, les responsables visés dans la phrase 1 ci-avant doivent restituer une cale lavée ou une citerne à cargaison lavée et/ou dégazée, si celle-ci était dans un état lavé ou dégazé avant le chargement, conformément à l'accord au sens de l'art.7.02 par. 2.

(3) Les par. 1 et 2 ci-dessus s'appliquent avec les exceptions suivantes:

- a) Les par. 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports exclusifs pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être cochée la case 6a) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord.
- b) Le par. 2 ne s'applique pas aux cales et citernes à cargaison de bâtiments effectuant des transports compatibles pour autant que lors d'un chargement suivant, les vapeurs au sens de l'Appendice IIIa soient recueillies par l'installation de manutention et ne soient pas libérées dans l'atmosphère. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif écrit. Dans ce cas doit être

cochée la case 6b) de l'attestation de déchargement. Le justificatif doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer:

- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constituées d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- que chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa,
- ou que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa.

- c) Si la cargaison suivante n'est pas encore connue au moment du déchargement, mais qu'il s'agira selon toute vraisemblance d'une cargaison compatible, l'application du par, 2 peut être reportée. L'affrèteur (en cas de cargaison liquide) ou le destinataire de la cargaison (en cas de cargaison sèche) doit désigner à titre provisoire une station de réception pour l'eau de lavage ou pour un dégazage, qui doit être inscrite dans l'attestation de déchargement. En outre doit être cochée la case 6c) de l'attestation de déchargement. Si la compatibilité de la cargaison suivante est établie et peut être démontrée avant que le transporteur ou le conducteur ne gagne la station de réception indiquée dans l'attestation de déchargement, cela doit être indiqué au numéro 13 de l'attestation de déchargement. Et si, lors d'un chargement suivant, il est possible de recueillir les vapeurs dont la libération dans l'atmosphère est interdite conformément à l'appendice IIIa (tableaux I à III), le conducteur l'indique au numéro 13 de la partie 2 b) de l'attestation de déchargement. Dans ce cas, un lavage ou un dégazage n'est pas nécessaire. Si tel n'est pas le cas, les dispositions relatives au lavage ou au dégazage sont pleinement applicables.

Le justificatif concernant la cargaison suivante compatible doit être conservé à bord jusqu'au déchargement de la cargaison suivante compatible.

Les dispositions de l'appendice IIIa ne s'appliquent plus si le conducteur peut, une fois le chargement terminé et avant de quitter l'installation de manutention, démontrer:

- que, pour chaque citerne à cargaison séparée, les trois cargaisons suivantes étaient constituées d'un produit qui ne tombe pas sous l'interdiction énoncée à l'appendice IIIa, si ces citernes étaient remplies au moins à 50 %, ou
- que chaque citerne à cargaison séparée était remplie au moins à 95 % d'un produit qui ne tombe pas sous une interdiction énoncée à l'appendice IIIa, ou
- que les vapeurs ont été recueillies dans les conditions prévues à l'appendice IIIa.

(4) Si, à l'issue de la durée de déchargement ou des jours de staries convenus, le destinataire de la cargaison ou l'affrètement ne restitue pas le bâtiment conformément aux dispositions du présent article et de l'art. 7.03 ci-dessus, le transporteur peut mettre ou faire mettre le bâtiment dans l'état prescrit. Tous les frais occasionnés, y compris notamment les frais de surestaries, pour autant qu'ils ne sont pas imputables au transporteur, sont à la charge du destinataire de la cargaison ou de l'affrètement.

Art. 7.05 Résidus de cargaison et eaux de lavage

(1) Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison est tenu de recueillir les eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'art. 7.04, par. 2, ou après concertation avec le transporteur, de désigner au conducteur une station de réception.

(2) L'affrètement d'une cargaison liquide est tenu de désigner, dans le contrat de transport, au transporteur, une station de réception des eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'art. 7.04, par. 2.

(2a) Pour les cargaisons liquides donnant lieu à la formation de vapeurs nécessitant un dégazage selon l'art. 7.04, par. 2, l'affrètement est tenu de désigner au transporteur, dans le contrat de transport, une station de réception où le bâtiment devra être dégazé après son déchargement (y compris le déchargement des restes et l'élimination des résidus de manutention).

(3) La station de réception doit être située à proximité du lieu de déchargement ou sur le chemin menant au prochain lieu de chargement ou de déchargement du bâtiment.

Art. 7.06 Frais

(1) Pour les cargaisons sèches, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des cales selon l'art. 7.04 ci-dessus et par la réception d'eaux de lavage selon l'art. 7.05, par. 1 ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge du destinataire de la cargaison. Il en est de même des frais occasionnés en raison d'eaux de précipitation qui ont pénétré dans les cales après le début du chargement et avant la fin du déchargement visé à l'art. 7.03, par. 1, lorsqu'un transport en cale couverte n'a pas été convenu.

En cas de transports exclusifs pour le même affrètement, celui-ci est tenu de recueillir à ses frais, avant le chargement, les eaux de précipitations qui ont pénétré dans les cales depuis la fin du déchargement précédent.

(2) Pour les cargaisons liquides, les frais occasionnés par le déchargement des restes et en cas:

- a) de lavage, les frais
 - aa) de lavage des citernes selon l'art. 7.04, par. 2 et
 - bb) de réception d'eaux de lavage selon l'art. 7.05, par. 2, ci-dessus,
- b) de dégazage, les frais de dégazage des citernes selon l'art. 7.04, par. 2 en liaison avec l'art. 7.05, par. 2, let. a),

y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affrètement.

(3) Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes ou par le dégazage des citernes à cargaison qui ne sont pas conformes aux standards prescrits sont à la charge du transporteur.

Art. 7.07 Accord entre l'affrètement et le destinataire de la cargaison

L'affrètement et le destinataire de la cargaison peuvent convenir entre eux d'une répartition de leurs obligations différente de celle prévue par la présente annexe pour autant que cela n'ait pas de conséquences pour le transporteur.

Art. 7.08 Transfert des droits et des obligations de l'affrètement
ou du destinataire de la cargaison à l'exploitant de l'installation
de manutention

Lorsque l'affrètement ou le destinataire de la cargaison fait appel aux services d'une installation de manutention pour le chargement ou pour le déchargement d'un bâtiment, l'exploitant de cette installation est subrogé dans les droits et les obligations de l'affrètement ou du destinataire de la cargaison visés à l'art. 7.01, par. 1 ainsi qu'aux art. 7.03, 7.04 et 7.05. En ce qui concerne l'art. 7.06, cette subrogation ne vaut que pour les frais d'évacuation et de réception des résidus de manutention.

Art. 7.09 Documents de transport

L'affrètement fournit les informations suivantes dans le contrat de transport et dans les documents de transport:

- le nom et le numéro à quatre chiffres selon l'appendice III de chaque catégorie de matières qu'il a remis au transport et
- le numéro ONU selon l'appendice IIIa
- la valeur AVFL variable (en raison de la composition du mélange), si elle ne figure pas dans la colonne 3 des tableaux I à III de l'appendice IIIa.

Partie C

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

Chapitre VIII

Dispositions générales

Art. 8.01 Définitions

Aux fins de l'application de la présente partie les termes suivants désignent:

- a) «eaux usées domestiques»: eaux usées provenant de cuisines, salles à manger, salles d'eau et buanderies ainsi qu'eaux fécales;

- b) «ordures ménagères»: déchets organiques et inorganiques provenant des ménages et de la gastronomie à bord, ne contenant toutefois pas de composants des autres déchets définis survenant lors de l'exploitation du bâtiment;
- c) «boues de curage»: résidus survenant à bord du bâtiment lors de l'exploitation d'une station d'épuration à bord;
- d) «slops»: mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés;
- e) «autres déchets spéciaux»: déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets visés aux let. a) à d);
- f) «bateau à passagers à cabines»: un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers.

Art. 8.02 Obligations des États contractants

(1) Les États contractants s'engagent à mettre ou à faire mettre à disposition des installations de réception pour les ordures ménagères:

- a) aux installations de manutention ou dans les ports;
- b) aux postes d'accostage des bateaux à passagers pour les bateaux à passagers qui y accostent;
- c) à certaines aires de stationnement et écluses pour la navigation de passage.

(2) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer dans des ports des stations 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 présente Convention.

(3) Les États contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'art. 4, par. 1, de la présente Convention, des stations de réception pour les eaux usées domestiques à certains postes d'accostage servant d'aires de stationnement habituelles ou d'aires de stationnement pour la nuit.

Les stations de réception aux postes d'accostage destinés aux bateaux visés à l'art. 9.01 par. 3, doivent être installées d'ici la date limite indiquée à l'art. 9.01, par. 3.

Chapitre IX

Obligations du conducteur

Art. 9.01 Interdiction de déversement et de rejet

(1) Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bâtiments des ordures ménagères, des slops, des boues de curage et d'autres déchets spéciaux.

(2) En cas de déversement accidentel de déchets visés au par. 1 ci-dessus ou de menace d'un tel déversement, le conducteur doit aviser sans délai les autorités

compétentes les plus proches en indiquant avec le plus de précision possible l'endroit ainsi que la quantité et la nature du déversement.

(3) Le déversement des eaux usées domestiques est interdit aux bateaux transportant plus de 12 passagers et aux bateaux à cabines pourvus de plus de 12 emplacements de couchage. Cette interdiction s'applique à partir du 1^{er} janvier 2025 aux bateaux à passagers à cabines pourvus de moins de 50 emplacements de couchage et aux bateaux à passagers admis au transport de moins de 50 passagers.

(4) Cette interdiction ne s'applique pas aux bateaux à passagers:

- non soumis aux prescriptions techniques relatives à l'obligation d'équipement soit de citernes de collecte des eaux usées domestiques, soit de stations d'épuration de bord, ou
- individuellement exemptés de cette obligation,

conformément aux dispositions applicables du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou de la directive (UE) 2016/1629²⁸.

(5) En outre, l'interdiction prévue au par. 3 ci-dessus ne s'applique pas aux bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord respectant les valeurs limites et de contrôle mentionnées à l'Appendice V.

(6) L'interdiction prévue au par. 3 ci-dessus ne s'applique pas aux navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime pour autant qu'ils sont soumis aux dispositions de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol).

Art. 9.02²⁹ Dérogations à l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques

Les États contractants peuvent convenir, pour les bateaux visés à l'art. 9.01, par. 3, pour lesquels l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques est difficilement réalisable dans la pratique ou entraînerait des dépenses déraisonnables, une procédure appropriée pour des possibilités de dérogations et fixer les conditions sous lesquelles ces dérogations peuvent être considérées comme équivalentes.

Art. 9.03 Collecte et traitement à bord, dépôt aux stations de réception

(1) Le conducteur doit assurer la collecte à bord et le dépôt séparé des déchets visés à l'art. 9.01, par. 1.

Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes:

- papier;

²⁸ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE.

²⁹ Cf. Résolution CDNI 2013-II-5.

- verre;
- matières plastiques/synthétiques rigides;
- déchets d’emballage (synthétiques, métalliques et en carton);
- déchets résiduels et
- autres déchets.

(2) L’incinération des déchets visés à l’art. 9.01, par. 1, est interdite à bord.

(3) Les exploitants des bateaux à passagers qui disposent d’une station d’épuration de bord conforme à l’appendice V doivent veiller eux-mêmes de manière appropriée au dépôt réglementaire des boues de curage, contre attestation sur la base des dispositions nationales.

(4) Il incombe au conducteur d’un bateau à passagers soumis à l’interdiction du déversement d’eaux usées domestiques conformément à l’art. 9.01 par. 3, de s’assurer que les eaux usées domestiques sont collectées à bord du bateau d’une manière appropriée, puis déposées auprès d’une station ou installation prévue à l’art. 8.02 par. 3, si le bateau à passager est dépourvu d’une station d’épuration de bord au sens de l’art. 9.01, par. 5.

(5) Les déchets collectés visés au par. 1 doivent être stockés à bord dans des récipients de collecte appropriés portant les pictogrammes correspondants.

Chapitre X

Obligations de l’exploitant de la station de réception

Art. 10.01 Réception par les stations de réception

(1) L’exploitant de la station de réception doit assurer que les déchets visés à l’art. 9.01, par. 1 pourront être déposés séparément.

(2) L’exploitant de la station de réception doit attester au conducteur le dépôt des slops conformément aux prescriptions nationales.

Partie D

Dispositions transitoires et dérogations

Chapitre XI

Dispositions transitoires et dérogations

Art. 11.01 Dispositions transitoires

Pour l’application des dispositions de la présente annexe qui résultent de la modification de la Convention visant à y intégrer l’interdiction de la libération de vapeurs dans l’atmosphère s’appliquent les dispositions transitoires suivantes:

- a) pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau I de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à compter de la date d'entrée en vigueur de la modification, fixée conformément à l'art. 19, par. 4, de la Convention;
- b) pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau II de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date mentionnée à la let. a);
- c) pour les vapeurs des marchandises mentionnées dans le tableau III de l'appendice IIIa, l'interdiction est applicable à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date mentionnée à la let. a)³⁰.

Art. 11.02 Dérogations

Les Parties contractantes peuvent convenir de dérogations aux dispositions de la présente annexe dans des cas individuels, pour autant que celles-ci soient réputées équivalentes. Les dérogations doivent être approuvées par la Conférence des Parties Contractantes et peuvent être autorisées par les autorités compétentes avec effet immédiat pour le champ d'application défini et aux conditions définies.

³⁰ Pour autant qu'une évaluation effectuée à partir de la date mentionnée à la let. a) mène à la conclusion qu'il n'en résulte pas de problèmes. À défaut, l'interdiction est applicable à l'expiration d'une période de quatre ans à compter de la date visée à la let. a).

Champ d'application le 13 octobre 2009

États parties	Ratification		Entrée en vigueur	
Allemagne	10 mars	2004	1 ^{er} novembre	2009
Belgique	22 septembre	2009	1 ^{er} novembre	2009
France	15 septembre	2005	1 ^{er} novembre	2009
Luxembourg	14 mai	2002	1 ^{er} novembre	2009
Pays-Bas	10 juillet	2000	1 ^{er} novembre	2009
Suisse	16 juillet	1998	1 ^{er} novembre	2009