

**Décret n° 2010-197 du 23/02/10 portant publication de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996**

(JO n° 50 du 28 février 2010)

---

NOR : MAEJ1004398D

**Vus**

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret n° 52-1188 du 20 octobre 1952 portant publication du protocole adopté le 16 juin 1952 par la commission centrale du Rhin relatif au régime douanier et fiscal du gazole consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France,

Décète :

**Article 1er du décret du 23 février 2010**

La convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, sera publiée au Journal officiel de la République française.

**Article 2 du décret du 23 février 2010**

Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et européennes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 23 février 2010.

Nicolas Sarkozy

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

François Fillon

Le ministre des affaires étrangères et européennes,

Bernard Kouchner

*(1) La présente convention est entrée en vigueur le 1er novembre 2009.*

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

### **Préambule**

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 œuvre 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 Etats riverains du Rhin et en Belgique, tel que précisé dans l'Accord du 16 mai 1952 relatif au régime douanier et fiscal du gazole consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane,

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

## **Dispositions générales**

### **Article 1er de la Convention**

#### **Définitions**

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

- a. " déchets survenant à bord " : matières ou objets définis aux lettres 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. " 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 et les résidus de manutention tels que définis dans le Règlement d'application, Partie B ;

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. " station de réception " : bâtiment ou installation à terre agréé par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ;

k. " conducteur " : personne qui assure la conduite du bâtiment ;

l. " bâtiment motorisé " : bâtiment dont les moteurs principaux ou auxiliaires, à l'exclusion des moteurs des guindeaux d'ancres, 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 ;

o. " exploitant de l'installation de manutention " : personne effectuant à titre professionnel le chargement ou le déchargement de bâtiments ;

p. " affréteur " : personne ayant donné l'ordre de transport ;

q. " exploitant du bâtiment " : personne qui, à titre professionnel, prend en charge l'exécution du transport de marchandises ;

r. " destinataire de la cargaison " : personne habilitée à prendre livraison de la cargaison.

## **Article 2 de la Convention**

### **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**

## **Article 3 de la Convention**

### **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 parties de cargaison.
- 2.** Les Etats contractants veillent à faire respecter l'interdiction visée au paragraphe 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 ".

## **Article 4 de la Convention**

### **Stations de réception**

- 1.** Les Etats 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 Etats 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'article 1er, lettres 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 Etats contractants veillent au respect par les stations de réception, conformément aux dispositions nationales, de l'obligation de recueillir les déchets survenant à bord.

## **Article 5 de la Convention**

### **Principe du financement**

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

## **Article 6 de la Convention**

### **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 Etats 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 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 paragraphe 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 Etats 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.

## **Article 7 de la Convention**

### **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 Etats 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.

## **Article 8 de la Convention**

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

- 1.** L'affréteur 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.
- 2.** Si, avant le chargement, le bâtiment n'est pas conforme au standard de déchargement requis et si l'affréteur ou le destinataire de la cargaison concerné par le transport qui précède a rempli ses obligations, l'exploitant du bâtiment supporte les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage du bâtiment et par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

## **Article 9 de la Convention**

### **Institution nationale**

**1.** Chaque Etat 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 Etats 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 Etats contractants.

## **Article 10 de la Convention**

### **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 ;

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 Etats contractants contribuent à parts égales.

## **Obligations et droits des concernés**

### **Article 11 de la Convention**

#### **Devoir général de vigilance**

Le conducteur, les autres membres d'équipage, les autres personnes se trouvant à bord, l'affréteur, l'exploitant du bâtiment, 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, de limiter au maximum la quantité de déchets survenant à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.

### **Article 12 de la Convention**

#### **Obligations et droits du conducteur**

- 1.** Le conducteur peut déposer les déchets survenant à bord auprès des stations de réception dans chacun des Etats 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 à partir du bâtiment tous déchets survenant à bord ainsi que des parties de cargaison.

**3.** A défaut de responsabilité du conducteur, l'exploitant du bâtiment, son armateur ou son propriétaire sont dans cet ordre responsables de l'observation des obligations prévues par la présente Convention.

## **Article 13 de la Convention**

### **Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affréteur et du destinataire de la cargaison ainsi que des exploitants d'installations de manutention et de stations de réception**

**1.** L'exploitant du bâtiment, 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.

**2.** Le destinataire de la cargaison est tenu d'accepter les cargaisons restantes, les résidus de manutention et les déchets liés à la cargaison. Il peut mandater un tiers pour cette tâche.

### **Conférence des parties contractantes**

## **Article 14 de la Convention**

### **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'article 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'article 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 Etats 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 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 Etats contractants contribuent à parts égales.

## **Article 15 de la Convention**

### **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**

## **Article 16 de la Convention**

### **Sanctions**

Les Etats 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**

### **Article 17 de la Convention**

#### **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 1er juin 1996 au 30 septembre 1996.

**2.** La présente Convention est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats 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 Etats dont les voies de navigation intérieure sont reliées à celles des Etats contractants. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

### **Article 18 de la Convention**

#### **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 Etats 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.

### **Article 19 de la Convention**

## **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.

## **Article 20 de la Convention**

### **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 péréquation financière annuelle pour l'exercice précédent, ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans la notification.

## Article 21 de la Convention

### 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'article 17, paragraphe 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'article 22, à chacune des Parties visées à l'article 17, paragraphe 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'article 17, paragraphe 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'article 19, paragraphe 2 ;
- c. des textes de chaque amendement à la présente Convention et à ses annexes, dans les langues visées à l'article 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.

## Article 22 de la Convention

### 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.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

(S.) Adolf Ritter Von Wagner

(S.) Hans Jochen Henke

Pour le Royaume de Belgique :

(S.) Théo L.R. Lansloot

Cette signature engage également la région flamande, la région wallonne et la région de Bruxelles-capitale.

Pour la République française :

(S.) Marc Perrin De Brichambaut

Pour le Grand Duché de Luxembourg :

(S.) Carlo Mathias

Pour le Royaume des Pays-Bas :

(S.) Anne-Marie Jorritsma-Lebbink

Pour la Confédération suisse :

(S.) Mathias Krafft

## **Annexe I**

### **Voies d'eau visées à l'article 2**

#### **Allemagne :**

Toutes les voies de navigation intérieure destinées au trafic général.

#### **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.

## **Annexe II**

### **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.

### **Appendices :**

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 précipitation et de ballastage contenant des résidus de cargaison.

IV. Modèle d'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**

### **Article 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.

## **Chapitre II : Obligations du conducteur**

### **Article 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 paragraphe 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 paragraphe 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.

### **Article 2.02**

#### **Collecte et traitement à bord**

**1.** 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.

## **Article 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 paragraphe 1.

## **Chapitre III : Organisation et financement de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de**

# **l'exploitation du bâtiment**

## **Article 3.01**

### **Perception de la rétribution d'élimination**

- 1.** La rétribution d'élimination s'élève la première année à 7,5 ECU pour 1 000 l de gazole vendu.
- 2.** La rétribution d'élimination est à acquitter au moyen de timbres mis en vente par une institution nationale. Les timbres sont édités par l'instance internationale de péréquation et de coordination.
- 3.** Lors de l'avitaillement, le conducteur remet à la station d'avitaillement la quotité de timbres correspondant à la quantité de gazole à recevoir.
- 4.** Lors de chaque livraison de gazole, la station d'avitaillement oblitère la quotité de timbres correspondant à la rétribution d'élimination relative à la quantité de gazole avitaillée.
- 5.** Une fois par trimestre les stations d'avitaillement doivent communiquer aux institutions nationales ou aux autorités compétentes en vertu de dispositions nationales les quantités de gazole fournies contre remise de timbres.
- 6.** Les modalités de cette procédure sont à déterminer sur le plan national après accord au sein de l'instance internationale de péréquation et de coordination.

## **Article 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 en vertu de dispositions nationales 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.

## **Article 3.03**

### **Contrôle de la perception de la rétribution d'élimination et des coûts de réception et d'élimination**

**1.** Un justificatif d'approvisionnement pour le 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 officiel ou toute autre indication permettant l'identification du bâtiment, nom du conducteur, quantité de gazole avitaillée/remise, valeur de timbres remis/reçus, lieu et date, signature du conducteur et de la station d'avitaillement. Un exemplaire est remis au conducteur qui doit le conserver à bord pendant six mois au moins.

Un autre exemplaire est conservé par la station d'avitaillement qui doit lui adjoindre de manière non détachable la quotité de timbres correspondante et les oblitérer.

**2.** La concordance entre les quantités de gazole avitaillées par les bâtiments et la valeur des timbres oblitérés est contrôlée par l'institution nationale ou l'autorité compétente en vertu de dispositions nationales sur la base des justificatifs d'approvisionnement de gazole qui doivent être présentés par les stations d'avitaillement.

**3.** L'autorité qui est compétente en vertu de dispositions nationales peut contrôler à bord des bâtiments le paiement de la rétribution d'élimination ainsi que les quantités éliminées de déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, en comparant les voyages effectués inscrits dans les documents de bord appropriés avec les indications figurant dans les justificatifs d'approvisionnement de gazole.

**4.** L'institution nationale ou l'autorité qui est compétente en vertu de dispositions nationales 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.

**5.** Les modalités de cette procédure 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**

### **Article 4.01**

#### **Instance internationale de péréquation et de coordination**

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 lorsque les représentants de deux institutions nationales le demandent.

### **Article 4.02**

#### **Péréquation financière provisoire**

**1.** Les institutions nationales communiquent à l'instance internationale de péréquation et de coordination tous les trimestres, c'est-à-dire aux 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre, conformément à un modèle uniforme :

- 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 lettre a) ci-dessus ;
- c. les quantités de gazole livrées aux bâtiments au cours du trimestre précédent ;
- d. le montant de la rétribution d'élimination perçu au cours du trimestre précédent ;
- e. les conséquences financières des mesures visées à l'article 6, paragraphe 1, cinquième phrase, de la présente Convention.

La conversion des monnaies se fait au cours de change en vigueur aux dates précitées.

**2.** Sur la base des chiffres communiqués conformément au paragraphe 1 ci-dessus et en appliquant la procédure de péréquation prévue à l'article 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 quatre semaines après réception des communications.

**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.

## **Article 4.03**

### **Péréquation financière annuelle**

**1.** Les institutions nationales présentent leur bilan annuel pour l'exercice écoulé à l'instance internationale de péréquation et de coordination au plus tard le 1er août 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'article 4.02, paragraphe 3, ci-dessus. La conversion des monnaies se fait au cours de change en vigueur le 31 décembre de l'année précédente.

## **Article 4.04**

### **Procédure de la péréquation financière**

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



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'article 4.02, paragraphe 1, ci-dessus.

$Z_n$  = coûts de réception et d'élimination effectifs d'une institution nationale N conformément à l'article 4.02, paragraphe 1, ci-dessus.

$X_n$  = somme des recettes des rétributions d'élimination de toutes les institutions nationales.

$Z_n$  = 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**

#### **Article 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 ;
- 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. " **eau de lavage** " : eau survenant lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées.

En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation provenant de ces cales ou citernes.

## **Article 5.02**

### **Obligation des Etats contractants**

Les Etats 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 et d'eaux

de lavage dans un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

## **Article 5.03**

### **Navires de mer**

La présente Partie B ne s'applique ni au chargement ni au déchargement des navires de mer dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation maritime.

## **Chapitre VI : Obligations à charge des conducteurs**

### **Article 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.
- 2.** Sont exceptées de l'interdiction du paragraphe 1 ci-dessus les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau est explicitement autorisé conformément à l'appendice III à condition que les dispositions dudit appendice aient été respectées.
- 3.** En cas de déversement de matières pour lesquelles l'appendice III prescrit exclusivement un dépôt pour traitement spécial ou en cas de menace d'un tel déversement, le conducteur doit en 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.
- 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.

## Article 6.02

### Dispositions transitoires

- 1.** Les dispositions transitoires suivantes sont applicables pendant un délai de cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention :
  - a. en ce qui concerne les cargaisons sèches :
    - là où à l'appendice III est exigé le standard de déchargement " état aspiré ", le standard de déchargement " état balayé " est autorisé,
    - là où à l'appendice III est exigé le rejet des eaux de lavage dans le réseau d'assainissement, le déversement dans la voie d'eau est autorisé si le standard de déchargement " état balayé " a été respecté ;
  - b. en ce qui concerne les cargaisons liquides : l'assèchement des citernes à cargaison conformément à l'article 7.04 n'est pas exigé, toutefois les systèmes existants doivent être utilisés dans toute la mesure du possible même s'ils ne sont pas encore conformes à l'appendice II.

**2.** Si les conditions requises sont remplies pour le respect du standard de déchargement " état aspiré " pour le dépôt des eaux de lavage auprès des stations de réception ou pour l'assèchement de bateaux-citernes, l'autorité compétente nationale peut prescrire, sur tout ou partie de son territoire, que même avant la fin de la période transitoire les dispositions de l'appendice III soient applicables sans restriction pour les types de marchandises concernées. L'autorité compétente nationale en informe au préalable la Conférence des Parties contractantes.

## Article 6.03

### Attestation de déchargement

**1.** Tout bâtiment qui a été déchargé en un point situé dans le champ d'application de la présente Convention doit avoir à son bord une attestation de déchargement valable conforme à 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 équipage, l'attestation de déchargement peut être conservée par l'exploitant du bâtiment à un endroit autre qu'à bord.

**2.** Lors du déchargement des restes ainsi que du dépôt et de la réception de déchets liés à la cargaison les standards de déchargement et les prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception sont applicables.

**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.

**4.** Le bâtiment ne peut poursuivre son voyage après le déchargement que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que la cargaison restante ainsi que les résidus de manutention ont été pris en charge.

**5.** Les dispositions du paragraphe 4 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments effectuant des transports exclusifs.

**6.** Lorsque les cales ou citernes sont lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas être déversées dans la voie d'eau en vertu des standards de déchargement et des prescriptions de l'appendice III relatives au dépôt et à la réception, le bâtiment ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur aura confirmé dans l'attestation de déchargement que les eaux de lavage ont été prises en dépôt ou qu'une station de réception lui a été désignée.

## **Chapitre VII : Obligations de l'exploitant du bâtiment, de l'affréteur, du destinataire de la cargaison et de l'exploitant de l'installation de manutention**

### **Article 7.01**

#### **Attestation de la réception**

**1.** Dans l'attestation de déchargement visée à l'article 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 ainsi que la réception des déchets liés à la cargaison ou, le cas échéant, la désignation d'une station de réception.

**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.

## **Article 7.02**

### **Mise à disposition du bâtiment**

**1.** L'exploitant du bâtiment met le bâtiment à la disposition de l'affréteur 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.** Il peut être convenu au préalable d'un standard de déchargement supérieur ou d'un lavage.

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

## **Article 7.03**

### **Chargement et déchargement**

**1.** Le chargement et le déchargement d'un bâtiment comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, 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'affréteur doit veiller à ce que le bâtiment reste libre de résidus de manutention. Si de tels résidus surviennent néanmoins, l'affréteur 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.

## Article 7.04

### 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 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 tuyauterie 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.** L'obligation de restituer la cale ou la citerne à cargaison dans un état lavé incombe au destinataire de la cargaison dans le cas d'une cargaison sèche et à l'affréteur dans le cas d'une cargaison liquide si :

- a. le bâtiment se trouvait dans cet état de propreté avant le dernier chargement et que, au cas où le lavage incombe au destinataire de la cargaison, la preuve en est fournie par l'attestation de déchargement établie pour la cargaison précédente et si,
- b. 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 .

**3.** Les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux cales et citernes des bâtiments effectuant des transports exclusifs.

**4.** Si, à l'issue de la durée de déchargement ou des jours de staries convenus, le destinataire de la cargaison ou l'affréteur ne restitue pas le bâtiment conformément

aux dispositions du présent article et de l'article 7.03 ci-dessus, l'exploitant 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 à l'exploitant du bâtiment, sont à la charge du destinataire de la cargaison ou de l'affréteur.

## **Article 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'article 7.04 , paragraphe 2, ou après concertation avec l'exploitant du bâtiment, de désigner au conducteur une station de réception.
- 2.** L'affréteur d'une cargaison liquide est tenu de désigner, dans le contrat de transport, à l'exploitant du bâtiment, une station de réception des eaux de lavage qui surviennent après le lavage conformément à l'article 7.04, paragraphe 2.
- 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.

## **Article 7.06**

### **Frais**

**1.** Pour les cargaisons sèches, les frais occasionnés par le déchargement des restes et le lavage des cales selon l'article 7.04 ci-dessus et par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 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'article 7.03, paragraphe 1, lorsqu'un transport en cale couverte n'a pas été convenu.

En cas de transports exclusifs pour le même affréteur, 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 le lavage des citernes selon l'article 7.04 ainsi que par la réception d'eaux de lavage selon l'article 7.05, paragraphe 2, ci-dessus, y compris le cas échéant les frais d'attente et de détours qui en résultent, sont à la charge de l'affréteur.

**3.** Les frais occasionnés par le dépôt des eaux de lavage provenant de cales et de citernes qui ne sont pas conformes aux standards de déchargement prescrits sont à la charge de l'exploitant du bâtiment.

## **Article 7.07**

### **Accord entre l'affréteur et le destinataire de la cargaison**

L'affréteur 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 l'exploitant du bâtiment.

## **Article 7.08**

### **Transfert des droits et des obligations de l'affréteur ou du destinataire de la cargaison à l'exploitant de l'installation de manutention**

Lorsque l'affréteur 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'affréteur ou du destinataire de la cargaison visés à l'article 7.01, paragraphe 1, ainsi qu'aux articles 7.03, 7.04 et 7,05. En ce qui concerne l'article 7.06, cette subrogation ne vaut que pour les frais d'évacuation et de réception des résidus de manutention.

## **Article 7.09**

### **Documents de transport**

L'affréteur mentionne 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 remise au transport.

## **Partie C : Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment**

### **Chapitre VIII : Dispositions générales**

#### **Article 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. " **stops** " : 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 lettres a) à d) ;
- f. " **bateau à passagers à cabines** " : un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers.

#### **Article 8.02**

##### **Obligations des Etats contractants**

- 1.** Les Etats 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 Etats 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 Etats contractants s'engagent à installer ou à faire installer, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, au plus tard jusqu'à la date indiquée à l'article 9.01, paragraphe 3, 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 :

- a. pour bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage ;
- b. pour bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers.

## **Chapitre IX : Obligations du conducteur**

### **Article 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 paragraphe 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 :

- a. aux bateaux à passagers à cabines pourvus de plus de 50 emplacements de couchage après le 1er janvier 2005 ;
- b. aux bateaux à passagers admis au transport de plus de 50 passagers à partir du 1er janvier 2010.

Dans les autres cas le déversement des eaux usées domestiques dans les eaux est autorisé.

**4.** L'interdiction prévue au paragraphe 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.

**5.** L'interdiction prévue au paragraphe 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).

## **Article 9.02**

### **Dérogations à l'interdiction de déversement des eaux usées domestiques**

Les Etats contractants peuvent convenir, pour les bateaux visés à l'article 9.01, paragraphe 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.

## **Article 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'article 9.01, paragraphe 1. Si possible les ordures ménagères doivent être déposées séparément selon les catégories suivantes : papier, verre, autres matières recyclables et autres ordures.
- 2.** L'incinération des déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 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.

## **Chapitre X : Obligations de l'exploitant de la station de réception**

## Article 10.01

### Réception par les stations de réception

1. L'exploitant de la station de réception doit assurer que les déchets visés à l'article 9.01, paragraphe 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.

## Appendice I du Règlement d'application

### Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées

Carnet de contrôle des huiles usagées

#### Page 1

N° d'ordre

.....

Type du bâtiment .....Nom du bâtiment :

.....

Numéro officiel ou numéro de jaugeage

.....

Lieu de délivrance

.....

Date de délivrance

.....

Le présent carnet comprend

..... pages

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet :

Etablissement des carnets de contrôle des huiles usagées :

Le premier carnet de contrôle des huiles usagées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, n'est délivré que par l'autorité ayant établi au bateau le certificat de bateau. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants, numérotés dans l'ordre, seront établis par une autorité

compétente locale, mais ne doivent être remis que contre présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile " non valable " et être rendu au conducteur. Il doit être conservé à bord durant six mois après la dernière inscription.

**Page 2**

et suivantes

1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés

:

1.1 Huiles usagées :

.....|

1.2 Eau de fond de cale de :

Salle de machine arrière

.....

|

Salle de machine avant

.....|

Autres locaux

.....

1.3 Autres déchets huileux ou graisseux :

Chiffons usagés

.....

Graisses usagées

.....

.....kg

Filtres usagés

.....

Récipients

.....

2. Notes :

2.1 Déchets refusés

.....

2.2 Autres remarques

.....

Lieu ..... Date

.....

Cachet et signature de la station de réception :

## **Appendice II du Règlement d'application**

(Article 5.01, lettre d)

### **Exigences pour les systèmes d'assèchement**

- 1.** Le système d'assèchement doit être installé à demeure sur le bateau.
- 2.** Le raccordement à terre des tuyaux de chargement et de déchargement à travers lesquels s'effectue le chargement ou le déchargement doit être muni d'un dispositif destiné au dépôt de la cargaison restante conformément au modèle 1.
- 3.** Le système d'assèchement doit être éprouvé avant sa mise en service par un centre de contrôle agréé par les autorités compétentes, en utilisant de l'eau pour cette épreuve.

L'épreuve et le calcul des quantités résiduelles doivent être effectués conformément aux prescriptions du modèle 2. Si par la suite une modification est apportée au système d'assèchement, il doit faire l'objet d'une nouvelle épreuve dans les mêmes conditions avant sa remise en service.

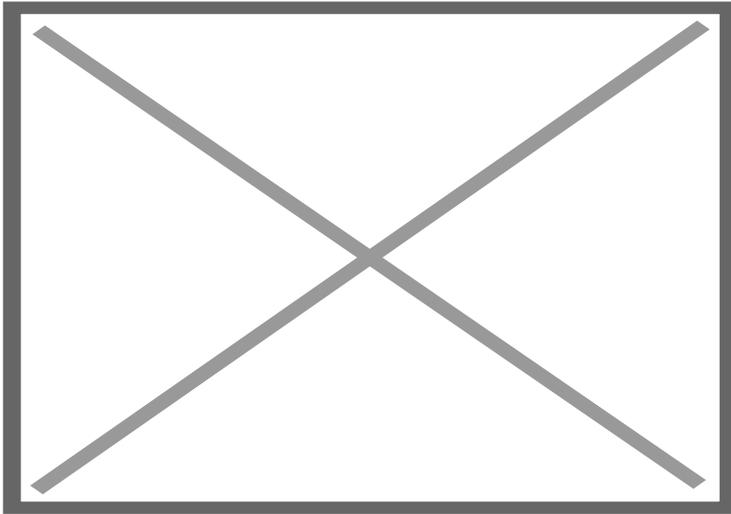
Les quantités résiduelles ci-après ne doivent pas être dépassées :

- i) Pour les bateaux à double coque :
  - a. 5 litres en moyenne par citerne à cargaison ;
  - b. 15 litres par système de tuyauterie.
- ii) Pour les bateaux à coque simple :
  - a. 20 litres en moyenne par citerne à cargaison ;
  - b. 15 litres par système de tuyauterie.

Les quantités résiduelles obtenues au cours de l'épreuve doivent être portées dans les fiches d'inspection conformes au modèle 3. Ces fiches d'inspection doivent être conservées à bord du bateau.

## **Appendice II : Modèle 1**

### **Dispositif relatif à la remise de quantités restantes**



**1.** Raccord pour la remise de quantités restantes.

Raccord conforme à CEFIC.

**2.** Raccord de l'installation à terre destiné à refouler à terre les quantités restantes à l'aide d'un gaz.

Raccord conforme à CEFIC.

## **Appendice II - Modèle 2**

### **Essai du système d'assèchement**

**1.** Avant le début de l'essai les citernes à cargaison et leurs tuyauteries doivent être propres. Les citernes à cargaison doivent pouvoir être accessibles sans risques.

**2.** Pendant l'essai la bande et la gîte du bateau ne doivent pas être supérieures aux valeurs normales de service.

**3.** Pendant l'essai une contre-pression de 300 kPa (3 bar) au moins doit être assurée au dispositif de remise à terre monté sur la tuyauterie de déchargement.

**4.** L'essai doit comporter :

a. l'introduction d'eau dans la citerne à cargaison jusqu'à ce que l'orifice d'aspiration dans la citerne à cargaison soit immergé ;

b. le déchargement de l'eau par pompage et, à l'aide du système d'assèchement de la citerne à cargaison, la vidange de la citerne à cargaison et des tuyauteries correspondantes ;

c. la collecte des quantités restantes d'eau aux emplacements suivants :

- à proximité de l'orifice d'aspiration :

- au fond de la citerne à cargaison où de l'eau est restée ;

- au point le plus bas de la pompe de déchargement ;
- à tous les points les plus bas des tuyauteries correspondantes jusqu'au dispositif de remise.

**5.** La quantité de l'eau recueillie visée au paragraphe (4) c) doit être exactement mesurée et être consignée dans l'attestation d'essai conformément au modèle 3.

**6.** L'autorité compétente ou la société de classification agréée doit fixer dans l'attestation d'essai toutes les opérations nécessaires à l'essai.

Cette attestation doit comporter au moins les données suivantes :

- gîte du bateau pendant l'essai ;
- bande du bateau pendant l'essai ;
- ordre de déchargement des citernes à cargaison ;
- contre-pression au dispositif de remise ;
- quantité restante par citerne à cargaison ;
- quantité restante par système de tuyauterie ;
- durée de l'opération d'assèchement ;
- plan des citernes à cargaison, dûment rempli.

## **Appendice II : Modèle 3**

### **Attestation relative à l'essai d'assèchement**

Centre de contrôle agréé :

Nom :

.....

Adresse :

.....

.....

1. Nom du bateau :

.....

2. Numéro officiel ou numéro de jaugeage

.....

3. Type de bateau-citerne :

.....

4. Numéro du certificat d'agrément :

.....

5. Date de l'essai :

.....  
6. Lieu de l'essai :

.....  
7. Nombre de citernes à cargaison :

.....  
8. Les quantités restantes suivantes ont été mesurées à l'essai

Citerne à cargaison 1 : .....litres

Citerne à cargaison 2 : .....litres

Citerne à cargaison 3 : .....litres

Citerne à cargaison 4 : .....litres

Citerne à cargaison 5 : .....litres

Citerne à cargaison 6 : .....litres

Citerne à cargaison 7 : .....litres

Citerne à cargaison 8 : .....litres

Citerne à cargaison 9 : .....litres

Citerne à cargaison 10 : .....litres

Citerne à cargaison 11 : .....litres

Citerne à cargaison 12 : .....litres

Moyenne par citerne à cargaison :

.....litres

Système de tuyauterie 1 :

.....

litres

Système de tuyauterie 2 :

.....

litres

9. Pendant l'essai la contre-pression au dispositif de remise était de

.....

10. Les citernes à cargaison sont déchargées dans l'ordre suivant :

citerne..., citerne..., citerne..., citerne...,

citerne..., citerne..., citerne..., citerne...,

citerne..., citerne..., citerne..., citerne...

11. Pendant l'essai l'assiette du bateau était de ....m et la bande du bateau était de m sur tribord/bâbord.

12. La durée totale de l'opération d'assèchement était de

.....h  
Cachet

.....

.....

(date)  
contrôleur)

(Nom et signature du

## **Appendice III du Règlement d'application**

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

### **Remarques préliminaires :**

Pour le déversement des eaux de lavage, de précipitations ou de ballastage contenant des résidus de cargaison provenant de cales ou de citernes qui correspondent aux standards de déchargement définis à l'article 5.01 du Règlement d'application, Partie B, les prescriptions relatives au dépôt et à la réception applicables sont précisées dans le tableau ci-après en fonction des marchandises chargées et des standards de déchargement requis pour les cales et citernes. Les colonnes du tableau ont la signification suivante :

- 1.** Colonne 1 : indication du numéro de la marchandise selon la nomenclature harmonisée des marchandises pour les statistiques des transports (NST).
- 2.** Colonne 2 : catégorie de marchandises. Description selon la NST.
- 3.** Colonne 3 : déversement des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage dans la voie d'eau autorisé à condition qu'avant le lavage le standard de déchargement requis dans chaque cas ait effectivement été réalisé, à savoir

A : état balayé ou asséché pour les cales ou citernes à cargaison  
ou

B : état aspiré pour les cales.

- 4.** Colonne 4 : dépôt des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage en vue de leur déversement dans le réseau d'assainissement par l'intermédiaire des raccordements prévus à cet effet, à condition qu'avant le lavage le standard de déchargement requis ait effectivement été réalisé, à savoir

A : état balayé ou asséché pour les cales ou citernes à cargaison

ou

B : état aspiré pour les cales.

**5.** Colonne 5 : dépôt des eaux de lavage, de précipitation et de ballastage en vue de leur traitement spécial S. La procédure de traitement est fonction de la nature de la cargaison, par exemple déversement sur stock à terre, expédition vers une station d'épuration, préparation dans une station appropriée de traitement des eaux usées.

**6.** Colonne 6 : références à des observations présentées dans des notes en bas de page.

Autres observations concernant l'utilisation du tableau :

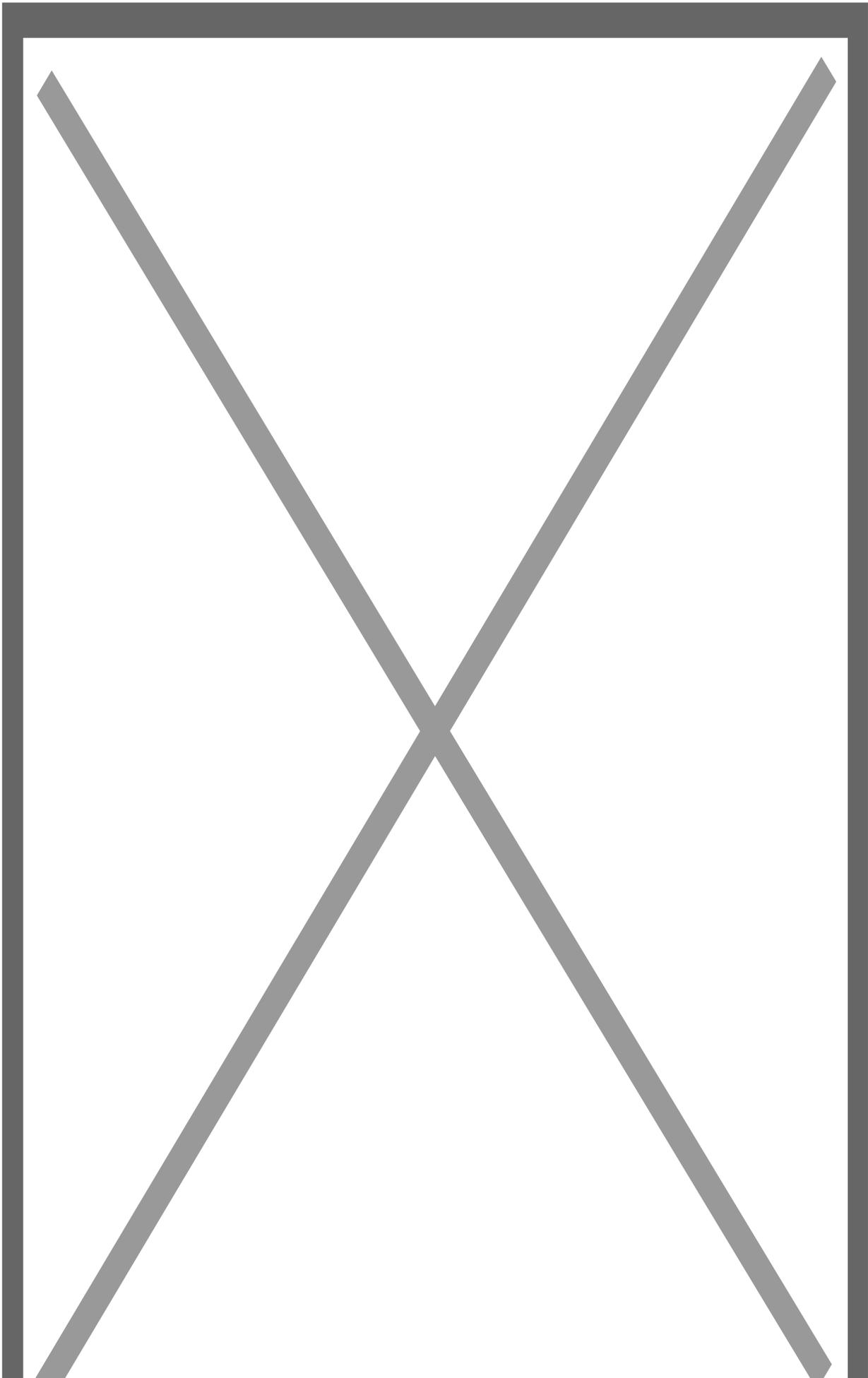
a. Au cas où les cales ou citernes ne répondent pas au standard de déchargement requis A ou B, le dépôt en vue d'un traitement spécial S est nécessaire.

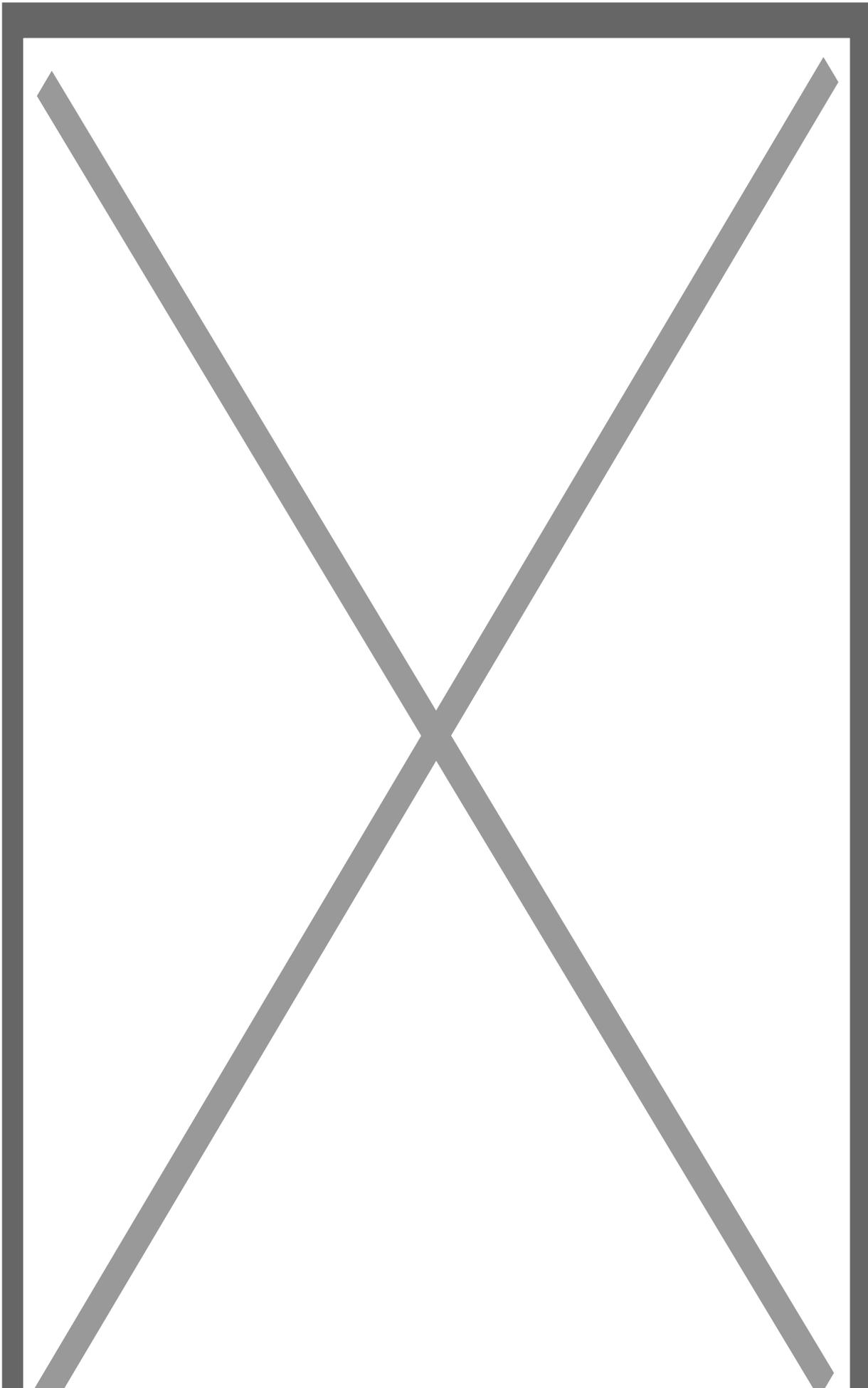
b. En présence de résidus de cargaison provenant de marchandises différentes, l'élimination doit être effectuée en fonction de la marchandise qui nécessite les prescriptions relatives au dépôt et à la réception les plus sévères figurant dans le tableau.

c. Dans le cas d'un transport de colis tels que véhicules, conteneurs, grands récipients pour vrac, marchandises en palettes ou sous emballage, la prescription relative au dépôt et à la réception applicable est celle relative aux marchandises en vrac ou liquides contenues dans ces colis lorsque par suite d'endommagements ou de fuites des marchandises se sont écoulées ou échappées.

d. Les eaux de précipitation et de ballastage provenant de cales ou citernes lavées peuvent être déversées dans la voie d'eau.

e. Les eaux de lavage des plats-bords balayés et d'autres surfaces peu sales telles que les panneaux d'écouille, toits, etc., peuvent être déversées dans la voie d'eau.





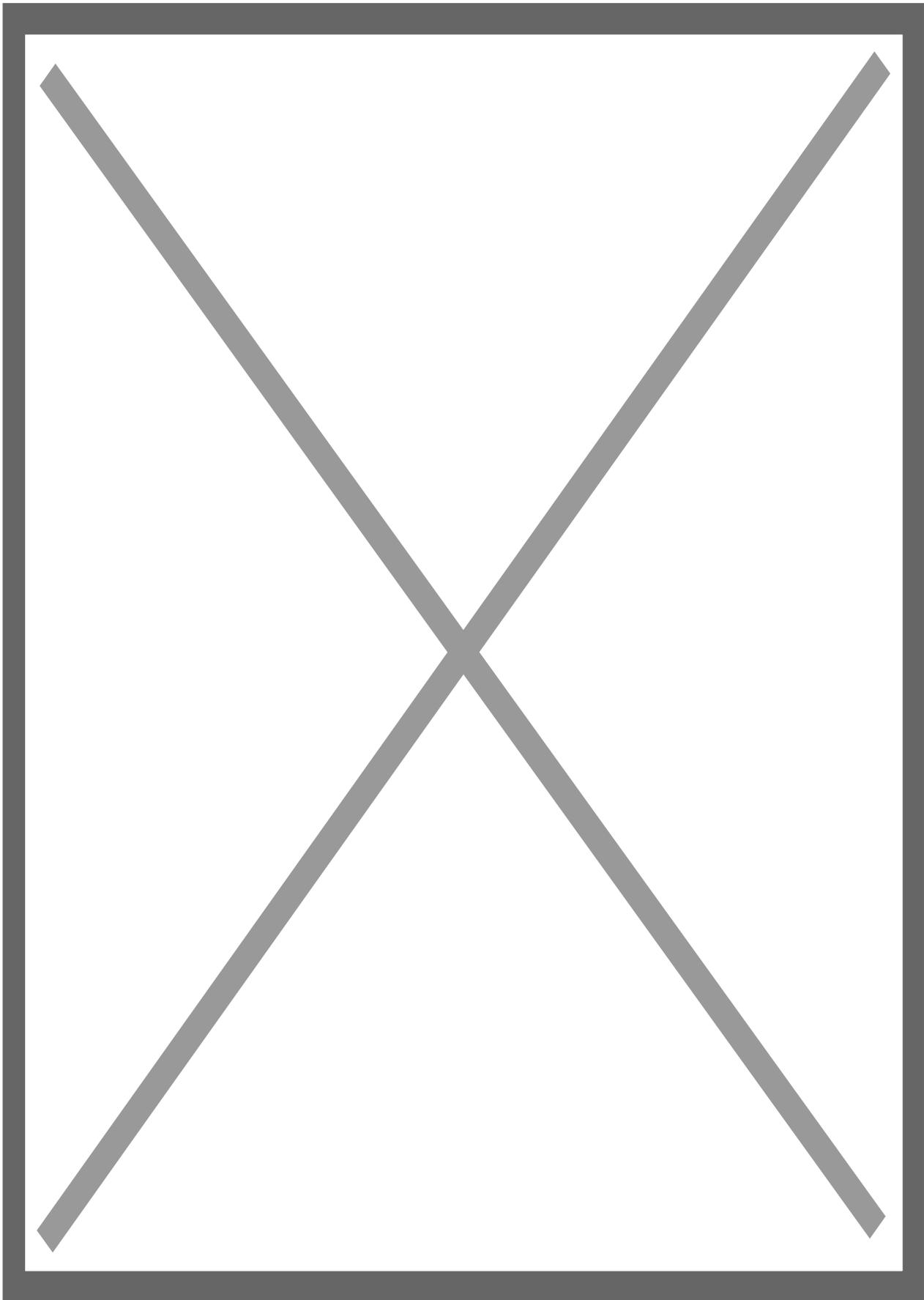




## **Appendice IV du Règlement d'application**

Modèle

**Attestation de déchargement**

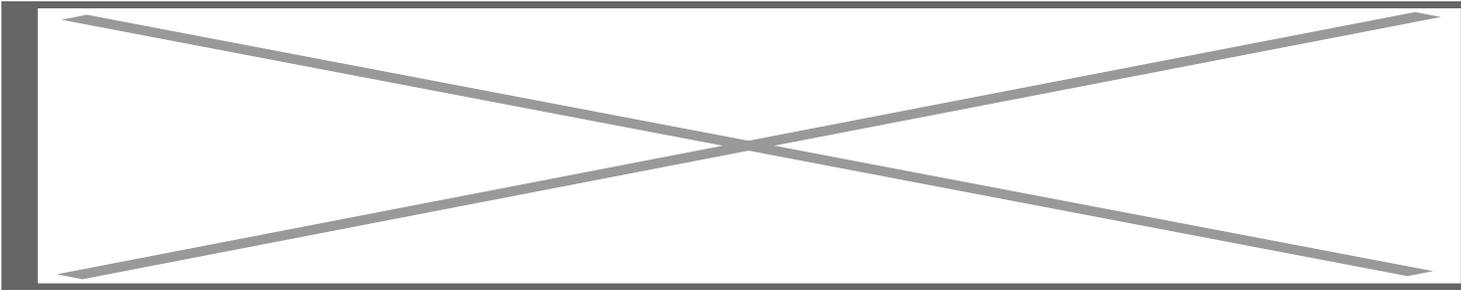


## **Appendice V du Règlement d'application**

### **Valeurs limites et de contrôle pour les stations d'épuration à bord des bateaux à passagers**

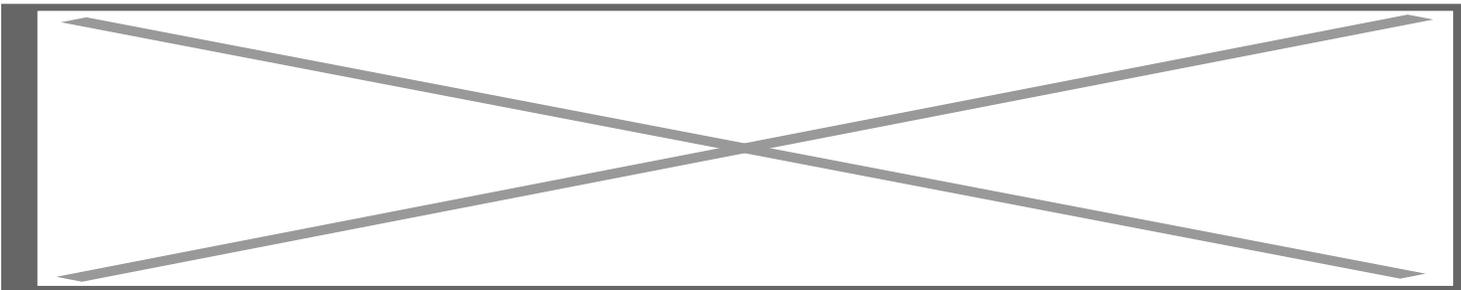
Les stations d'épuration à bord de bateaux à passagers doivent répondre au minimum aux conditions suivantes :

**1.** Lors de l'agrément du type, les valeurs limites suivantes doivent être respectées :



Les Etats contractants peuvent utiliser des méthodes équivalentes.

**2.** En service, les valeurs limites suivantes doivent être respectées :



Les Etats contractants peuvent utiliser des méthodes équivalentes.

La valeur est à respecter dans l'échantillon d'essai ponctuel.

**3.** Les procédés chimico-mécaniques avec utilisation de produits chlorés ne sont pas admis.

**4.** Les dispositions nécessaires doivent être prises pour le stockage et la conservation des boues de curage.

---

**Source URL:** <https://aida.ineris.fr/reglementation/decret-ndeg-2010-197-230210-portant-publication-convention-relative-a-collecte-depot>