

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Prévention de la pollution des eaux par les bateaux

Résolution n° 21

Révision 2



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2020

Avant-propos

Depuis sa création par le Comité des transports intérieurs en 1956, le Sous-comité des transports par voie navigable, ou SC.3 (depuis 1970, le Groupe de travail des transports par voie navigable) a maintenu la prévention de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure à son ordre du jour dans le contexte des exigences techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, du transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure ainsi que du contrôle de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure. Le SC.3 a adopté la résolution n° 3 « Pollution des eaux » le 19 novembre 1958, qui a été remplacée par la résolution n° 18 « Pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure » en 1975, puis transformée en résolution n° 21 « Prévention de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure », adoptée le 12 novembre 1982. La résolution n° 21 visait à réduire au minimum la pollution causée par les bateaux de navigation intérieure sur les voies navigables européennes et à normaliser les prescriptions applicables.

De 1992 à 1999, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a poursuivi ses travaux et identifié les domaines suivants: a) la disponibilité des installations de réception; b) la nécessité de mesures coordonnées et harmonisées, y compris des technologies modernes et des mesures de développement des infrastructures, et c) l'application du principe « pollueur payeur ». Ces travaux ont également abouti à la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux, en tant que réseau de stations de réception sur les voies navigables européennes, sur la base des informations collectées auprès des États membres et des commissions fluviales, approuvée par le SC.3 en 1999–2003 (TRANS/SC.3/150 et Adds. 1–3).

En 2007, le SC.3 a mis à jour les dispositions de la résolution n° 21, sur la base des résultats de la Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable (septembre 2006, Bucarest), de l'Accord européen concernant le transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN), de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), des travaux de la Commission européenne et des dispositions pertinentes du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et de l'annexe de la résolution n° 61. Le SC.3 a adopté les dispositions révisées en tant que résolution n° 21, révision 1 (ECE/TRANS/SC.3/179).

En 2019, le SC.3/WP.3 a mis à jour ces dispositions sur la base des textes modifiés de l'ADN et de la CDNI, du Protocole sur la prévention de la pollution de l'eau causée par la navigation se rapportant à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save, ainsi que de la Recommandation sur la gestion des déchets produits par les bateaux naviguant sur le Danube et du chapitre 10 « Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets produits à bord des bateaux » de la révision 5 du CEVNI et du projet WANDA (Waste management for inland Navigation on the DANube). Le SC.3 a adopté la résolution et l'annexe révisées le 8 novembre 2019, à sa soixante-troisième session par la résolution n° 94.

Prévention de la pollution des eaux par les bateaux

Résolution n°21, révision 2

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 8 novembre 2019)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Rappelant les objectifs de développement durable 6 intitulé « Garantir l'accès de tous à des services d'approvisionnement en eau et d'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau », 9 intitulé « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation » et 14 intitulé « Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable »,

Rappelant les principaux objectifs et actions stratégiques énoncés dans la déclaration ministérielle intitulée « La navigation intérieure dans le contexte international », adoptée à la Conférence internationale sur le transport par voie navigable qui s'est tenue le 18 avril 2018 à Wrocław (Pologne), en particulier en ce qui concerne la réduction des risques d'accidents et l'impact de la navigation intérieure sur l'environnement,

Rappelant la résolution n° 265 intitulée « Faciliter le développement des transports par voie navigable » qui a été adoptée le 22 février 2019 par le Comité des transports intérieurs,

Rappelant également à la recommandation générale n° 6 du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (ECE/TRANS/SC.3/189) appelant à soutenir les activités de gestion des déchets et de réduction de la pollution provenant des bateaux de navigation intérieure et d'autres questions liées à l'environnement,

Ayant à l'esprit les travaux visant à prévenir la pollution par les bateaux et à introduire des systèmes efficaces de gestion des déchets sur les voies navigables européennes, qui sont menés par les États membres, la Commission européenne, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), les commissions fluviales et d'autres acteurs clefs,

Tenant compte de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI), du Protocole sur la prévention de la pollution de l'eau causée par la navigation se rapportant à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save, ainsi que de la Recommandation sur la gestion des déchets produits par les bateaux naviguant sur le Danube,

Ayant à l'esprit le chapitre 10 du Code Européen des voies de navigation intérieure, révision 5, l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) ainsi que le chapitre 8 et les annexes 8 et 9 de l'annexe à la résolution n° 61 intitulée « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », révision 2,

Conscient de ce que les conditions qui existent aujourd'hui en Europe diffèrent d'un pays à l'autre en ce qui concerne la densité des ports de navigation intérieure et leurs équipements de réception des déchets,

Reconnaissant le rôle des technologies et équipements modernes utilisés dans les opérations d'élimination des déchets des bateaux, comme les services d'information fluviale, pour améliorer la sécurité environnementale des bateaux,

Considérant que l'ADN, le CEVNI et les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de

navigation intérieure constituent un ensemble de réglementations qui jouent un rôle important dans la lutte contre la pollution par les bateaux de navigation intérieure,

1. *Décide* de remplacer le texte de la résolution n° 21, révisée, par le présent texte ;

2. *Décide* de remplacer le texte de l'annexe à la résolution n° 21, révisée, par le texte contenu dans l'annexe à la présente résolution ;

3. *Recommande* aux Gouvernements de compléter leurs réglementations nationales comme il convient, guidés en cela par des considérations générales de prévention de la pollution ainsi que par les mesures recommandées qui sont annexées à la présente résolution ;

4. *Demande* aux Gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution ;

5. *Demande* au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement la question de l'application de la présente résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable et de présenter au Groupe de travail toutes suggestions utiles pour compléter ou modifier l'annexe ci-jointe.

Annexe

Prévention de la pollution des eaux par les bateaux

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

A. Dispositions générales

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

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

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

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

B. Principes généraux

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

6. Ce faisant, les gouvernements peuvent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, contrôler et réduire efficacement la pollution causée par les bateaux en navigation, mais devraient toutefois opter pour les mesures qui entravent le moins possible le développement harmonieux de la navigation intérieure, compte dûment tenu de son intégration à l'échelle européenne et de ses étroites interactions avec le transport côtier, maritime et multimodal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

17. Les mesures de lutte contre le rejet de déchets des bateaux devraient correspondre à celles qui sont prévues au chapitre 10 du CEVNI.

D. Mesures pour prévenir la pollution pendant le transport de marchandises dangereuses

18. La construction de bateaux destinés au transport de marchandises dangereuses et les mesures visant à prévenir ou à réduire au minimum les risques de pollution de l'environnement par les marchandises transportées doivent respecter les prescriptions pertinentes contenues dans les règles annexées aux parties 7 à 9 de l'ADN.

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

A. Prescriptions applicables aux bateaux de navigation intérieure

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

20. Les exigences en matière de construction et d'équipement des bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent être conformes à celles qui sont prévues dans les règles annexées à l'ADN.

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

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

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