



Commission économique pour l'Europe

Groupe de travail des transports par voie navigable

Soixante-sixième session

Genève, 12-14 octobre 2022

Point 7 c) de l'ordre du jour provisoire

Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure : Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révision 2)

Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube

Communication de la Commission du Danube

Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2022, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76).
2. À sa soixante et unième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a pris note de l'adoption par la Commission du Danube à sa quatre-vingt-dix-septième session, tenue le 15 juin 2022, de la version révisée des Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube et a estimé qu'il était souhaitable de la publier en tant que document de travail du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) aux fins des prochaines activités dans ce domaine. Le texte des Recommandations, communiqué par le secrétariat de la Commission du Danube, est joint en annexe au présent document. L'adoption de ces recommandations rend caduques les « Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux navigant sur le Danube » adoptées à la soixante-seizième session de la Commission du Danube, en 2011.



Annexe

Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube

Adoptées par la Commission du Danube à sa quatre-vingt-dix-septième session, le 15 juin 2022 (document CD/SES 97/16)

1. Généralités

Champ d'application des Recommandations :

1.1 Les présentes Recommandations s'appliquent aux secteurs navigables et aux bassins portuaires du Danube, sans préjudice des dispositions spéciales que les autorités compétentes (administrations) pour ces secteurs et ces ports auront émises en vertu de la législation nationale et qui sont exigées en raison des conditions locales.

1.2 Le secteur allemand du Danube est couvert par la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI-1996).

1.3 Les Recommandations concernent toutes les autorités compétentes qui s'occupent des questions liées à la navigation sur le Danube, les administrations des ports danubiens, ainsi que les conducteurs de bateaux et autres personnes qui participent directement ou indirectement à la navigation sur le Danube.

1.4 Les Recommandations sont destinées à être appliquées à tous les bateaux exploités sur le Danube, y compris les bateaux qui se trouvent temporairement sur le Danube.

Pour les bateaux de mer et les bateaux fluvio-maritimes, on considère que les présentes Recommandations sont appliquées si les dispositions pertinentes de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Convention MARPOL 73/78), sont observées à leur bord.

1.5 Les bateaux en construction, ainsi que les bateaux en voie de rééquipement et de modernisation et dont la construction ou les réparations ont débuté après l'entrée en vigueur des présentes Recommandations, doivent être munis, en conformité avec les dispositions des présentes Recommandations, de capacités et de moyens permettant de stocker à bord les déchets qui seront collectés ultérieurement dans des installations de réception.

Les bateaux en cours d'exploitation sont soumis aux prescriptions énoncées dans les présentes Recommandations, à l'exception du point 2.30.

1.6 Les Recommandations prévoient des mesures de contrôle et des moyens de coopération internationale visant à assurer la collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube.

1.7 Les Recommandations sont proposées en vue de leur transposition dans les législations nationales des États membres de la Commission du Danube.

1.8 Dans les Recommandations sont utilisés les termes suivants :

1) « *Déchets survenant à bord* » : matières ou objets définis aux alinéas 2), 3), 4) et 13) ci-après, et dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ;

2) « *Déchets survenant suite à l'exploitation du bateau* » : déchets produits à bord du fait de l'exploitation et de l'entretien du bateau ; en font partie les déchets huileux et graisseux et les autres déchets produits par l'exploitation du bateau ;

3) « *Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bateau* » : huiles usagées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux ou graisseux, tels que graisses usagées, filtres (à air ou à huile) usagés, chiffons usagés (tissus et ouate pollués), récipients (emballages vides pollués), ainsi que les emballages de ces déchets ;

- 4) « *Eau de fond de cale* » : eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams, des espaces de double coque et des compartiments latéraux ;
- 5) « *Autres déchets survenant lors de l'exploitation du bateau* » : eaux usées domestiques, ordures ménagères, boues de curage, eau de vidange des cales (slops) et autres déchets spéciaux ;
- 6) « *Déchets liés à la cargaison* » : déchets et eaux usées qui surviennent du fait de la cargaison à bord du bateau ; n'en font pas partie la cargaison restante et les résidus venant des opérations de chargement ou déchargement, tels que définis aux alinéas 14) et 17) ci-après ;
- 7) « *Bateau* » : bateau de navigation intérieure, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants et les navires de mer ;
- 8) « *Bateau à passagers* » : bateau d'excursions journalières ou bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers ;
- 9) « *Navire de mer* » : bateau admis à la navigation maritime ou côtière et affecté à titre principal à cette navigation ;
- 10) « *Station de réception* » : bateau ou installation à terre, agréés par les autorités compétentes pour recueillir les déchets survenant à bord ;
- 11) « *Conducteur* » : personne sous la direction de laquelle est placé le bateau et ayant les qualifications nécessaires à cet effet. Le conducteur est réputé posséder l'aptitude nécessaire s'il est titulaire d'un certificat de conducteur valable ;
- 12) « *Station d'avitaillement* » : installation ou bateau utilisé pour l'avitaillement en produits liquides destinés à l'exploitation des bateaux ;
- 13) « *Huiles usagées* » : huiles usées ou autres huiles non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques ;
- 14) « *Cargaison restante* » : cargaison liquide restant dans les citernes ou les tuyauteries à cargaison après le déchargement sans utilisation d'un système d'assèchement visé dans l'ADN*, ainsi que cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration ;
- 15) « *Résidus de cargaison* » : cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes ou des tuyauteries par le système d'assèchement conforme à l'ADN, ainsi que cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration ;
- 16) « *Système d'assèchement* » (« système de cargaison pour les citernes ») : système permettant de vider et d'assécher aussi complètement que possible les citernes à cargaison et les tuyauteries jusqu'à l'état de « résidus de cargaison » ne pouvant être évacués ;
- 17) « *Résidus de manutention* » : cargaison qui, lors de la manutention, tombe sur le bateau à l'extérieur de la cale ;
- 18) « *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 d'installations de lavage, et où ne subsistent que des résidus de cargaison ;
- 19) « *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 ;
- 20) « *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 ;

* *Note du secrétariat* : Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

- 21) « *Déchargement des restes* » : évacuation des cargaisons restantes hors des cales, des citernes et des tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par exemple, balais, balayeuses, installation d'aspiration ou système d'assèchement) qui permettent d'obtenir l'un des résultats suivants, définis selon les normes relatives au déchargement :
- a) « Balayé » ou « aspiré » pour la cale ;
 - b) « Asséché » pour la citerne ;
 - c) Évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage ;
- 22) « *Lavage* » : évacuation des résidus de cargaison de la cale en utilisant de la vapeur d'eau ou de l'eau ;
- 23) « *Cale ou citerne lavée* » : cale ou citerne qui, après lavage, peut être utilisée pour tout type de cargaison ;
- 24) « *Eau de lavage* » : eau survenant lors du lavage d'une cale ou d'une citerne à cargaison. En font partie également l'eau de ballastage et l'eau de précipitation pouvant se trouver dans ces cales ou citernes ;
- 25) « *Eaux usées domestiques* » : eaux usées provenant des cuisines, des cantines, des lavabos, des douches, des buanderies et des toilettes ;
- 26) « *Ordures ménagères* » : déchets ménagers et alimentaires organiques et inorganiques, à l'exception des déchets produits par l'exploitation du bateau ;
- 27) « *Boues de curage* » : résidus produits à bord du bateau par l'exploitation d'une station d'épuration de bord ;
- 28) « *Eau de vidange des cales (slops)* » : mélanges de résidus de cargaison avec des restes d'eaux de lavage, de la rouille ou de la boue, aptes ou non à être pompés ;
- 29) « *Autres déchets spéciaux* » : déchets produits par l'exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux, les eaux usées domestiques, les ordures ménagères, les boues de curage et les eaux de vidange des cales ;
- 30) « *Bateau fluviomaritime* » : bateau apte par ses caractéristiques techniques et admis selon une procédure établie à une exploitation à des fins de navigation dans des zones maritimes et sur des voies de navigation intérieure ;
- 31) « *Affréteur* » : personne avec laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises est conclu avec un transporteur, ou toute partie par laquelle, au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement livrées au destinataire conformément au contrat de transport ;
- 32) « *Transporteur* » : personne responsable du transport de marchandises, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un tiers ;
- 33) « *Destinataire* » : personne mentionnée dans le document de transport, devant recevoir une marchandise ou des conteneurs ;
- 34) « *Opérateur du bateau* » : personne physique ou morale qui accomplit les tâches courantes liées à l'exploitation du bateau ou, à défaut, le propriétaire du bateau ;
- 35) « *Transports exclusifs* » : transports 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 sans interruption dans la cale ou la citerne du bateau, selon les documents ;
- 36) « *Transports compatibles* » : transports au cours desquels, dans les cales ou les citernes du bateau, selon les documents, sont transportées successivement des marchandises pour le transport desquelles un lavage préalable des cales ou des citernes à cargaison n'est pas exigé ;

37) « *Bateau à cabines* » : bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers ;

38) « *Graisse usagée* » : graisse usée recueillie lors de son écoulement de graisseurs, de roulements et d'installations de graissage, et autre graisse non réutilisable.

2. Dispositions relatives à la collecte des déchets des bateaux en service sur le Danube

2.1 Il est interdit aux bateaux de jeter, de verser ou de laisser tomber ou s'écouler dans les eaux du Danube des objets, des substances et des produits de nature à faire naître une entrave ou un danger pour la navigation ou à polluer l'eau.

2.2 Les États membres de la Commission du Danube doivent établir ou faire établir un réseau suffisamment dense de stations de réception sur le Danube pour la collecte des déchets des bateaux, en conformité avec les présentes Recommandations. Ils veillent au respect par les stations de réception, conformément aux dispositions nationales, de l'obligation de recueillir les déchets produits à bord.

2.3 Les conducteurs de bateaux, ainsi que toute autre personne mentionnée dans les présentes Recommandations, doivent également observer les règles locales relatives à la collecte des déchets des bateaux qui sont établies par les autorités compétentes (administrations) pour leurs secteurs respectifs du Danube et les bassins des ports.

2.4 Les conducteurs de bateaux sont tenus d'aviser aussi vite que possible les autorités compétentes (administrations) les plus proches de tout déversement de matières nocives, suite à un accident, en utilisant à cette fin les moyens les plus accessibles au moment de l'accident, et de mentionner ledit déversement dans le journal de bord du bateau.

Les rapports relatifs au déversement de matières nocives doivent contenir les informations suivantes :

- a) Le type, le nom ou la devise, le port d'attache ou le lieu d'immatriculation et le numéro officiel d'identification du bateau (voir l'article 2.01 des DFND**) communiquant le rapport ;
- b) Le lieu de la pollution ;
- c) Le nom du bateau qui a déversé les matières nocives ;
- d) Le caractère de la pollution (nappe, bandes, taches) ;
- e) La concentration de la pollution à la surface de l'eau ;
- f) L'état de la matière polluante (solide, liquide, gazeuse) ;
- g) Les dimensions de la surface polluée.

Si le conducteur du bateau le juge nécessaire, le rapport peut contenir toute autre information pertinente relative à l'accident.

2.5 Le conducteur du bateau est responsable de l'observation des présentes Recommandations. Le propriétaire du bateau ou la personne autorisée à en disposer doit assurer l'observation des présentes Recommandations et le contrôle requis pour ce faire.

2.6 En ce qui concerne les questions liées à la collecte des déchets des bateaux en service sur le Danube, du point de vue sanitaire, vétérinaire et phytosanitaire, il convient de se fonder sur les prescriptions des Règles de la surveillance sanitaire sur le Danube et des Règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire sur le Danube.

** *Note du secrétariat* : Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

Partie A

Déchets huileux et graisseux produits par l'exploitation du bateau

2.7 Il est interdit de jeter ou de déverser dans le Danube à partir des bateaux des déchets huileux et graisseux produits par l'exploitation du bateau.

L'interdiction susdite ne s'applique pas au déversement d'eaux séparées par des bateaux-collecteurs et par des bateaux agréés par les autorités compétentes et à bord desquels la teneur résiduelle maximale en huiles dans les eaux séparées, sans dilution préalable, est conforme à la réglementation nationale et en tout cas inférieure à 5 mg/l.

2.8 Les eaux huileuses provenant de l'exploitation doivent pouvoir être conservées à bord. Le fond de cale de la salle des machines est considéré comme réservoir à cet effet.

Il est nécessaire de déposer les eaux de fond de cale dans des stations de réception certifiées.

2.9 Pour la collecte des huiles usées, il doit y avoir, dans la salle des machines, un ou plusieurs récipients spéciaux dont la capacité correspond au minimum à 1,5 fois la quantité des huiles usées.

Pour les bateaux exploités uniquement sur de courtes distances, la Commission de visite peut accorder des dérogations aux dispositions du présent paragraphe.

2.10 A l'exception des menues embarcations, tout bateau doté d'une salle des machines ou d'un compartiment moteur doit, en conformité avec l'article 10.06 des DFND, avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usagées (annexe 1). Ce carnet est complété chaque fois que des déchets contenant des huiles ou des lubrifiants sont déchargés. Au moment de son renouvellement, le carnet de contrôle des huiles usagées doit être conservé à bord six mois au moins après la dernière inscription.

2.11 Les déchets huileux et graisseux produits par l'exploitation du bateau doivent être déposés, contre justificatif, dans les stations de réception à des intervalles réguliers, déterminés par l'état et l'exploitation du bateau. Le justificatif consiste en une mention portée dans le carnet de contrôle des huiles usagées par la station de réception

2.12 L'organisation de la collecte et du traitement des déchets produits à bord doit être conforme à diverses dispositions des DFND.

2.13 L'utilisation à d'autres fins des citernes de collecte et des systèmes d'évacuation, de collecte et de dépôt des déchets huileux provenant de l'exploitation n'est pas admise à bord des bateaux.

2.14 L'armature de verrouillage des systèmes de déversement direct des déchets huileux provenant de l'exploitation des bateaux doit être conçue de manière à rendre possible son plombage en position fermée. Si un changement de la position fonctionnelle de la soupape peut être exécuté non seulement par le levier manuel local mais également à distance, le plombage doit avoir lieu à deux endroits : directement au niveau du levier local et au point de commande à distance.

Le plombage de l'armature de verrouillage ne peut être exécuté que par les personnes désignées par ordre du responsable à bord.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux bateaux ne disposant pas de moyens propres d'évacuation des déchets huileux provenant de l'exploitation du bateau.

Les faits relatifs au plombage de l'armature de verrouillage des tuyauteries doivent être notés dans le carnet de plombage de l'armature de verrouillage et dans le journal de bord.

Les inscriptions dans le journal de bord doivent comprendre les informations suivantes :

- a) Date et heure du plombage ;
- b) Position du bateau au moment du plombage ;
- c) Position fonctionnelle de l'armature (ouvert/fermé) ;

- d) Signe distinctif du plomb ;
- e) Fonction et nom de la personne responsable ayant procédé au plombage.

2.15 Pour les navires de mer et les bateaux fluvio-maritimes exploités sur le Danube, le blocage des organes de fermeture plombés en position fermée doit être considéré comme équivalent à un plombage des organes de fermeture des systèmes de collecte des eaux de fond de cale par lesquels de telles eaux peuvent être évacuées du bateau. Le système de mesure, d'enregistrement et de gestion d'un déversement d'hydrocarbures conforme à MARPOL 73/78 est considéré comme équivalent à un plombage des organes de fermeture, plombés en position fermée. La présence du système de mesure, d'enregistrement et de gestion d'un déversement d'hydrocarbures doit être attestée par un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, en conformité avec MARPOL 73/78.

2.16 Les autorités compétentes peuvent vérifier l'exactitude des inscriptions faites dans le carnet de contrôle des huiles usagées et en faire copie.

Partie B

Déchets provenant des citernes à cargaison

2.17 Les États membres de la Commission du Danube doivent créer ou faire créer les infrastructures et autres conditions nécessaires au dépôt et à la réception de cargaisons restantes, de résidus de manutention, de cargaison résiduelle et d'eaux de lavage.

2.18 La présente partie B ne s'applique ni au chargement ni au déchargement des bateaux fluvio-maritimes et des navires de mer :

- a) Dans les ports maritimes situés sur des voies de navigation ayant un caractère maritime ;
- b) Dans les ports intérieurs soumis à la directive 2019/883 de l'Union européenne (les États membres de l'UE ont décidé que les prescriptions légales et administratives exigées pour observer ladite directive devaient entrer en vigueur avant le 28 juin 2021).

2.19 Il est interdit de jeter, de déverser ou de laisser s'écouler dans la voie d'eau à partir des bateaux des parties de cargaison ainsi que des déchets liés à la cargaison. Sont exceptées les eaux de lavage comportant des résidus de cargaison dont le déversement dans la voie d'eau est explicitement autorisé conformément à l'annexe 2, à condition que les dispositions de ladite annexe aient été respectées.

2.20 En cas de déversement de matières pour lesquelles l'annexe 2 prescrit exclusivement un dépôt pour traitement spécial, ou en cas 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.

2.21 Attestation de déchargement :

2.21.1 Tout bateau qui a été déchargé dans un État membre ayant appliqué les présentes Recommandations doit avoir à son bord une attestation de déchargement, laquelle doit être délivrée en conformité avec le modèle figurant à l'annexe 3.

L'attestation de déchargement doit être conservée à bord au moins six mois après sa délivrance. Lorsqu'il s'agit d'un bateau sans équipage, l'attestation de déchargement peut être conservée par le transporteur à un endroit autre qu'à bord.

2.21.2 Lors du déchargement des restes de marchandises ainsi que du dépôt et de la réception de déchets provenant des sections à cargaison, les normes relatives au déchargement et les prescriptions de l'annexe 2 relatives au dépôt et à la réception sont applicables.

2.21.3 Après le chargement, le bateau ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur s'est assuré que les résidus de manutention ont été enlevés.

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

2.21.5 Les dispositions du paragraphe 2.21.4 ne s'appliquent pas aux bateaux effectuant des transports exclusifs.

2.21.6 Lorsque les cales ou citernes à marchandises sont lavées et que les eaux de lavage ne peuvent pas être déversées dans le Danube en vertu des normes relatives au déchargement et des prescriptions de l'annexe 2 relatives au dépôt et à la réception, le bateau ne peut poursuivre son voyage que lorsque le conducteur a 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.

2.21.7 Les dispositions des paragraphes 2.21.1 et 2.21.4 ne s'appliquent pas aux bateaux qui, de par leur type et construction, sont aptes à :

- a) Transporter des conteneurs ;
- b) Transporter un ensemble mobile (Ro-Ro), des marchandises très lourdes ou des équipements à grand gabarit ;
- c) Livrer du carburant, de l'eau potable et des vivres à des navires de mer et des bateaux fluviaux (bateaux d'avitaillement) ;
- d) Collecter des déchets huileux et graisseux des navires de mer et des bateaux fluviaux ;
- e) Transporter des gaz liquéfiés (type G de l'ADN) ;
- f) Transporter du soufre liquide (à 180° C), du ciment en poudre, de la suie volante et d'autres marchandises analogues transportées en vrac ou en tant que marchandises déversables, en utilisant à bord un système de chargement, de déchargement et de stockage destiné exclusivement audits types de cargaisons ;
- g) Transporter du sable, du gravier ou des produits de dragage de l'endroit du dragage à celui du déchargement si le bateau en question est conçu et équipé exclusivement pour un tel transport, s'il transporte réellement et exclusivement lesdites marchandises ou cargaisons et les a également transportées la fois précédente. Cette disposition ne s'applique pas au transport de marchandises mélangées à bord de tels bateaux.

2.22 Les dispositions des paragraphes 2.21.1 et 2.21.4 ne s'appliquent pas non plus aux cas où le déchargement est effectué sur un navire de mer. Le conducteur doit confirmer un tel déchargement au moyen de documents appropriés et produire ceux-ci à la demande des autorités de contrôle. Dans l'attestation de déchargement décrite au paragraphe 2.21, le destinataire de la cargaison atteste, pour le bateau, le déchargement de la cargaison, le déchargement des restes et, dans la mesure où cela 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.

2.23 Le transporteur met le bateau à la disposition de l'affrètement selon une norme de déchargement telle que la cargaison puisse être transportée et livrée sans subir de préjudices. En règle générale, ceci est le cas pour la norme de déchargement « cale balayée » ou « citerne asséchée » et lorsque le bateau est libre de tous résidus de manutention. Il peut être convenu au préalable d'une norme de déchargement supérieure ou d'un lavage.

2.24 Le chargement et le déchargement d'un bateau comprennent également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, recommandées dans la partie B. Les cargaisons restantes doivent, dans la mesure du possible, être ajoutées à la cargaison. Lors du chargement, l'affrètement doit veiller à ce que le bateau reste libre de résidus de manutention.

2.25 Pour les cargaisons sèches, le destinataire de la cargaison doit veiller à ce qu'après le déchargement, la cale et les puits de cale soient restitués dans un état balayé ou aspiré selon les normes de déchargement et les prescriptions relatives au dépôt et à la réception visées à

l'annexe 2. Il est tenu de recevoir du bateau déchargé les résidus de cargaison et les résidus des opérations de chargement/déchargement effectuées. Pour les cargaisons liquides, le destinataire de la cargaison 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.

Les raccords TW (types MKS/VKS ; MKST/VKST) pour la réception des résidus de cargaison doivent être équipés de joints normalisés d'un diamètre nominal de 50 mm, en acier inoxydable ou en laiton, et calculés pour une pression fonctionnelle de 0,5 MPa¹.

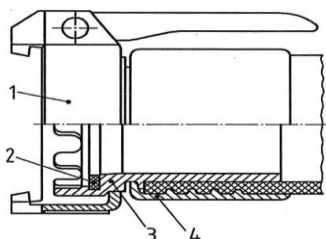


Fig. 1
Raccord de tuyau avec accouplement TW
(forme MKS)

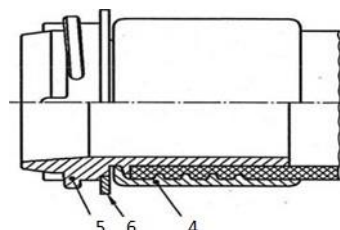


Fig. 2
Raccord de tuyau avec accouplement TW
(forme VKS)

Tableau 1
Description des pièces représentées aux figures 1 et 2

N° de la pièce	Dénomination
1	Anneau de serrage avec levier
2	Joint de forme
3	Raccord de tuyau, forme MKST
4	Douille de serrage
5	Raccord de tuyau, forme VKST
6	Anneau de protection

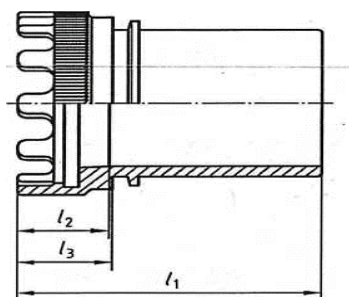


Fig. 3
Embout de tuyau avec accouplement TW
(forme MKST)

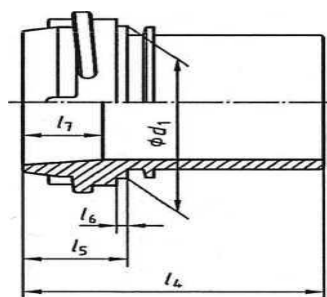


Fig. 4
Embout de tuyau avec accouplement TW
(forme VKST)

¹ Dans les stations de réception des États membres de l'UE, on utilise des raccords conformes à la norme EN 14420 en ce qui concerne l'installation de réception.

Tableau 2
Embout de tuyau, forme MKST
 (dimensions en mm)

Diamètre nominal DN		Pour diamètre intérieur du tuyau	l_1 minimum	l_2 maximum	l_3 +1 0
Raccordement du raccord TW avec filetage intérieur	Raccord de tuyau				
50	50	50	75	-	26

Tableau 3
Embout de tuyau, forme VKST
 (dimensions en mm)

Diamètre nominal DN		Pour diamètre intérieur du tuyau	d_1	l_4	l_5	l_6	l_7	
Raccordement du raccord TW avec filetage extérieur	Raccord de tuyau							Dimensions limites
50	50	50	58	-0,3	87	37,5	3	30

À titre d'alternative, il est permis d'utiliser des raccords/accouplements correspondant à des prescriptions plus strictes ou équivalentes.

2.26 Lors de l'utilisation à bord du bateau du système d'assèchement de bord, la contre-pression dans le système de tuyauteries ne doit pas dépasser 3 bar avant le début de l'opération d'assèchement.

2.27 Dans le cas de marchandises sèches, le destinataire, et dans le cas de marchandises liquides, l'affréteur assure la restitution de la cale ou de la citerne à cargaison dans un état lavé si le bateau a transporté des marchandises dont la cargaison résiduelle mélangée aux eaux de lavage ne peut être déversée dans le Danube en vertu des normes de déchargement et des prescriptions relatives au dépôt et à la réception visées à l'annexe 2. Ces prescriptions ne s'appliquent pas toutefois aux cales et aux citernes des bateaux effectuant des transports exclusifs. Le transporteur doit être en mesure de fournir un justificatif par écrit.

2.28 Les prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent être conformes à celles figurant dans l'ADN. Outre les autres documents prescrits par l'ADN, le plan de chargement (voir la section 8.1.2.2 de l'ADN pour les bateaux à marchandises sèches et section 8.1.2.3 de l'ADN pour les bateaux-citernes) doit se trouver à bord de tout bateau transportant des marchandises dangereuses.

2.29 Le conducteur doit indiquer sur le plan de chargement, lors du transport de marchandises en vrac ou sous emballage, quelles marchandises dangereuses sont placées dans les différentes cales ou sur le pont (voir la sous-section 7.1.4.11.1 de l'ADN). Il doit indiquer sur le plan de chargement, lors des transports dans des citernes, quelles marchandises dangereuses sont transportées dans des conteneurs, en indiquant leur numéro (voir la sous-section 7.2.4.11.2 de l'ADN).

Partie C

Autres déchets produits par l'exploitation du bateau

2.30 Il convient d'équiper les bateaux dont l'équipage compte 12 personnes et plus d'un système pour le dépôt et le stockage des eaux usées domestiques, y compris une citerne de collecte et un raccord d'évacuation normalisé pour le dépôt des eaux usées domestiques dans des installations de réception.

Il est nécessaire de confirmer de manière documentaire l'élimination des eaux usées domestiques.

2.31 Les bateaux effectuant des transports de passagers doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

2.31.1 Les citernes de collecte des eaux usées domestiques doivent avoir une capacité suffisante et doivent être pourvues d'un indicateur du niveau de leur contenu.

Pour vider les citernes, il doit y avoir des pompes et tuyauteries propres au bateau, par lesquelles les eaux usées domestiques peuvent être évacuées sur les deux côtés du bateau.

À la place des pompes mentionnées, il est accepté d'utiliser les moyens de transbordement des installations de réception.

Les indicateurs limites des installations d'épuration à bord des bateaux doivent être conformes aux dispositions de l'annexe 4 ;

2.31.2 En ce qui concerne les bateaux à cabines disposant de plus de 50 couchettes, à l'issue de la période de prolongation du délai de validité de l'attestation de bord, et au plus tard le 31 décembre 2024, il convient de vérifier si les prescriptions du point 2.31.1 sont respectées.

2.32 Une autorité compétente doit être représentée pour confirmer le calcul du volume total des citernes de collecte des eaux usées domestiques, compte tenu du régime d'exploitation du bateau à passagers et du nombre de personnes se trouvant à bord.

2.33 À bord des bateaux à passagers qui disposent d'une station d'épuration de bord pour le traitement des eaux usées domestiques, il convient d'assurer de manière réglementaire le dépôt des boues de curage.

2.34 La station d'épuration de bord pour le traitement des eaux usées domestiques doit être munie d'une installation pour le prélèvement d'échantillons de l'eau traitée.

2.35 La station d'épuration de bord pour le traitement des eaux usées domestiques doit avoir une capacité compatible avec la consommation d'eau calculée à bord.

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

2.37 Les États danubiens s'emploient à ce que des moyens de réception pour les eaux usées domestiques et les ordures ménagères soient aménagés sur le Danube :

- 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.

2.38 Il convient de collecter et de remettre les ordures ménagères, si possible après les avoir triées selon qu'il s'agit de maculature, verre (blanc, coloré), matières synthétiques, métaux et autres déchets, y compris des déchets alimentaires, en conformité avec l'annexe 5.

2.39 L'autorité compétente (administration) peut autoriser l'utilisation d'un dispositif d'incinération (incinérateur) des ordures ménagères dans les limites du secteur de la voie navigable relevant de sa compétence. Ce dispositif et ses composants devront dans ce cas satisfaire aux conditions requises par l'autorité compétente (administration).

2.40 Lorsque l'utilisation de dispositifs d'incinération (incinérateurs) d'ordures ménagères est interdite sur certaines voies navigables, l'autorité compétente (administration) peut neutraliser une telle installation en la faisant plomber.

3. Prescriptions techniques relatives à l'équipement des infrastructures du Danube et des ports en installations de réception

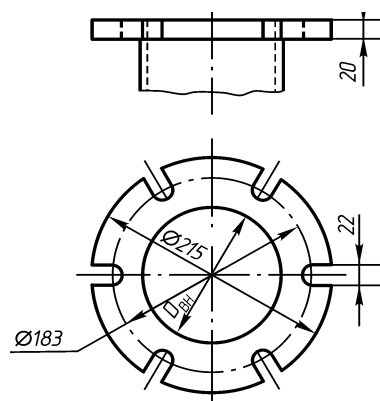
3.1 Il convient que les autorités compétentes (administrations) informent sous une forme appropriée au sujet des endroits où sont situés les stations de réception des déchets des bateaux, du calendrier de la circulation des bateaux-collecteurs, ainsi qu'au sujet de toute modification de ces informations.

3.2 Les lieux de réception doivent être équipés :

- 3.2.1 D'un bateau-collecteur de déchets desservant des secteurs du Danube, et/ou
- 3.2.2 D'une installation de réception stationnaire flottante ou côtière, pour la réception des déchets des bateaux ;
- 3.2.3 De raccords de tuyaux pour la réception des déchets huileux (fig. 5). La bride de raccord de réception/évacuation normalisée (modèle international) destinée à des tuyaux ayant un diamètre intérieur allant jusqu'à 125 mm, doit être fabriquée en acier ou dans une matière analogue et avoir une surface frontale lisse². La bride avec sa garniture en matière résistante à l'huile est calculée pour une pression fonctionnelle de 0,6 MPa. Le raccord doit être réalisé par six boulons d'un diamètre de 20 mm. La tubulure de sortie doit être équipée de brides d'obturation.

Fig. 5

Connexion à bride normalisée (modèle international) pour les eaux huileuses

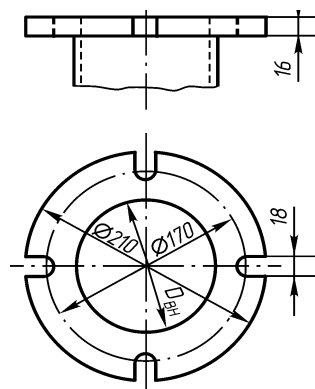


Si l'on utilise à bord du bateau un autre type de raccord normalisé, celui-ci doit être doté d'un dispositif de connexion au raccord du type mentionné ci-dessus qui réponde à la norme ISO 7608 ;

- 3.2.4 De brides de raccord des tuyaux pour la réception des eaux usées (fig. 6). La bride de raccord de réception/évacuation normalisée (modèle international), destinée à des tuyaux ayant un diamètre intérieur allant jusqu'à 100 mm doit être fabriquée en acier ou dans une matière analogue et avoir une surface frontale lisse³. La bride avec sa garniture de renforcement est calculée pour une pression fonctionnelle de 0,6 MPa. Le raccord doit être réalisé par quatre boulons d'un diamètre de 16 mm. La tubulure de sortie doit être équipée de brides d'obturation.

Fig. 6

Connexion à bride normalisée (modèle international) pour les eaux usées domestiques



² Les États membres de la Commission du Danube qui sont membres de l'UE appliquent la norme EN 1305:2018.

³ Les États membres de la Commission du Danube qui sont membres de l'UE appliquent la norme EN 1306:2018.

3.3 Les États danubiens veilleront à ce que les stations de réception collectent les déchets sans entraîner de stationnement exagéré des bateaux.

3.4 Les États membres de la Commission du Danube s'emploieront à rendre conforme aux Recommandations une procédure uniforme de collecte et une procédure de dépôt des déchets produits à bord dans des stations de réception.

3.5 Le dépôt réglementaire des slops et des boues de curage doit être attesté conformément aux prescriptions nationales.

3.6 Certaines stations de réception des États danubiens figurant dans le tableau synthétique indiquant les stations de réception pour la collecte des déchets des bateaux sur le Danube⁴ ne sont pas tenues de recevoir sur le Danube des déchets produits à bord provenant d'autres pays.

4. Application des dispositions relatives à la collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube

4.1 Les autorités compétentes (administrations) ont le droit, sur les secteurs du Danube relevant de leur compétence, en l'annonçant au conducteur du bateau ou à la personne le remplaçant, de monter à bord sans entraves et à tout moment pour contrôler la mise en œuvre des présentes Recommandations.

4.2 Sur les secteurs du Danube relevant de leur compétence, les autorités compétentes (administrations) sont investies de droits et ont des obligations, dans le domaine de la mise en application des prescriptions en matière de collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube.

Par conséquent, les autorités compétentes (administrations) :

4.2.1 Mettent sur pied ou font en sorte que soient mis sur pied des services devant exploiter les installations de réception pour la collecte des déchets des bateaux ;

4.2.2 Contrôlent dans les limites des secteurs du Danube relevant de leur compétence :

4.2.2.1 L'observation des dispositions énoncées dans les présentes Recommandations ;

4.2.2.2 Tous les bateaux qui traversent leurs secteurs, du point de vue de la collecte des déchets des bateaux ;

4.2.2.3 La tenue à bord des bateaux :

a) Du carnet de contrôle des huiles usagées ;

b) Du plan de chargement prescrit par l'ADN pour les bateaux transportant des marchandises dangereuses (voir la section 8.1.2.2 et la sous-section 7.1.4.11.1 – bateaux à marchandises sèches ; la section 8.1.2.3 et la sous-section 7.2.4.11.2 – bateaux-citernes) ;

c) À bord des navires de mer et des bateaux fluviomaritimes, des documents conformes aux prescriptions MARPOL 73/78.

5. Organisation du contrôle et constatation des faits d'infraction aux prescriptions en vigueur : procédure d'application de sanctions

5.1 Dans les limites des secteurs relevant de leur compétence, les autorités compétentes (administrations) ont le droit :

5.1.1 De vérifier la tenue du journal de plombage du dispositif de fermeture des tuyaux par lesquels des matières nuisibles peuvent être déversées ;

⁴ Figure sur le site Web de la Commission du Danube dans la section « Navigation danubienne » (protection de l'environnement), à l'adresse suivante : www.danubecommission.org/dc/fr/.

5.1.2 De donner des instructions pour mettre fin à des infractions aux règles de manutention des déchets établies ;

5.1.3 D'émettre des prescriptions visant l'arrêt des bateaux soupçonnés d'avoir déversé illégalement des déchets produits à bord, de tirer au clair les circonstances de l'affaire et d'en établir un procès-verbal.

5.2 Les faits d'infraction aux prescriptions en vigueur sont établis sur la base des observations et des vérifications des autorités compétentes (administrations).

5.3 Les faits d'infraction peuvent être constatés par les organes d'État, par les coopératives et les organisations publiques, ainsi que par les organisations chargées de la protection de la qualité des eaux et par des personnes privées. Les renseignements sont mis à la disposition des autorités compétentes (administrations) en vue d'un constat officiel des faits et de l'application des sanctions appropriées.

5.4 Les faits de pollution des bassins et d'infraction à d'autres interdictions et règles relatives à la collecte des déchets peuvent être établis selon une procédure analogue à celle appliquée en cas d'avarie survenue dans la navigation.

5.5 Il est recommandé aux autorités compétentes (administrations) de fixer les faits de pollution des eaux du Danube dans un « procès-verbal sur la pollution », établi selon des méthodes convenues au niveau international.

5.6 Il est recommandé d'exposer dans le « procès-verbal sur la pollution » les circonstances qui confirment le fait de pollution, la participation du bateau en question à la pollution des eaux du Danube, et les données constituant la base de calcul des dommages causés à l'État par cette pollution.

5.7 Sur la base du fait de pollution des eaux du Danube constaté et fixé dans le « procès-verbal sur la pollution », les autorités compétentes (administrations) calculent les montants des dommages causés par la pollution des eaux et établissent les sanctions qui peuvent être appliquées à l'égard d'un membre d'équipage et de l'opérateur ou du propriétaire du bateau.

5.8 Les personnes soupçonnées d'un déversement illégal de déchets depuis un bateau sont poursuivies conformément à la législation du pays où l'infraction a été commise et constatée.

6. Coopération internationale en matière de collecte des déchets des bateaux exploités sur le Danube

6.1 Les États danubiens assurent sur les secteurs navigables du Danube relevant de leur compétence la collecte des déchets des bateaux dans des installations de réception en vue de leur traitement ultérieur sur la rive. Les stations de réception doivent être équipées conformément au niveau technique requis, avoir la capacité nécessaire et être situées à une distance suffisante l'une de l'autre.

6.2 Les États danubiens adoptent des mesures visant à développer les infrastructures, notamment en construisant des installations de réception portuaires et flottantes pour la collecte et l'élimination des déchets provenant des bateaux.

6.3 Les États membres de la Commission du Danube appliquent le principe du paiement direct ou indirect.

6.4 Le financement des systèmes de collecte et d'élimination des déchets huileux ou graisseux peut être effectué au moyen :

6.4.1 De la vente de vignettes ou de vouchers analogues dont le prix diffère, par exemple, en fonction des types et des dimensions des bateaux, de leur capacité totale et de l'intensité de leur exploitation sur le Danube ;

6.4.2 D'un système de tarification directe ;

6.4.3 D'un système de tarification indirecte selon lequel le dépôt d'une certaine quantité de déchets est gratuit et inclus dans les taxes portuaires. Le paiement a lieu dans le cadre du paiement des taxes portuaires par les bateaux de tous pays, qu'ils aient déposé ou non des déchets.

Dans le cas d'un dépassement de la quantité de déchets reçus gratuitement des bateaux, un paiement direct doit être effectué.

6.5 Les procédures visées au paragraphe 6.4 seront réexaminées si nécessaire à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre du fonctionnement du système.

Annexe 1

Modèle de carnet de contrôle des huiles usagées***

Annexe 2

Normes relatives au déchargement et règles de dépôt/réception s'appliquant au déversement des eaux de lavage contenant de la cargaison résiduelle (Liste des marchandises)***

Annexe 3

Attestation de déchargement***

Annexe 4

Indicateurs limites et de contrôle des installations d'épuration des eaux usées domestiques

1. Les stations d'épuration de bord pour le traitement des eaux usées domestiques doivent, lors des essais d'agrément du type, assurer l'observation des indicateurs limites suivants :

Tableau 1

Indicateurs limites pour les eaux usées domestiques des installations d'épuration de bord (équipement soumis à l'essai) dont le respect doit être assuré au cours des essais d'agrément du type

<i>Paramètre</i>	<i>Concentration</i>	<i>Échantillon d'essai</i>
Demande biochimique en oxygène (DBO ₅) ISO 5815-1: 2019 et 5815-2: 2003 ¹	20 mg/l	Échantillon de prélèvements sur 24 h, homogénéisé
	25 mg/l	Échantillon ponctuel, homogénéisé
Demande chimique en oxygène (DCO ₅) ² ISO 6060: 1989 ¹	100 mg/l	Échantillon de prélèvements sur 24 h, homogénéisé
	125 mg/l	Échantillon ponctuel, homogénéisé
Carbone organique total (COT) EN 1484: 2019 ¹	35 mg/l	Échantillon de prélèvements sur 24 h, homogénéisé
	45 mg/l	Échantillon ponctuel, homogénéisé

*** Note du secrétariat : ne figure pas dans le présent document.

<i>Paramètre</i>	<i>Concentration</i>	<i>Échantillon d'essai</i>
Indice coli (critère de pollution bactérienne des eaux usées domestiques)	pas plus de 1 000 unités par litre d'eau	Échantillon ponctuel homogénéisé

¹ Les États membres peuvent utiliser des méthodes équivalentes.

² Au lieu de la demande chimique en oxygène (DCO), la teneur en carbone organique total (COT) peut également être prise comme référence aux fins du contrôle.

2. Dans le cadre du service, les indicateurs de contrôle suivants doivent être respectés :

Tableau 2

Indicateurs limites des installations d'épuration de bord pour les eaux usées domestiques contrôlées au cours de leur exploitation à bord de bateaux de navigation intérieure

<i>Paramètre</i>	<i>Concentration</i>	<i>Échantillon d'essai</i>
Demande biochimique en oxygène (DBO ₅) ISO 5815-1 et 5815-2 : 2003 ¹	25 mg/l	Échantillon ponctuel, homogénéisé
Demande chimique en oxygène (DCO ₅) ² ISO 6060: 1989 ¹	125 mg/l 150 mg/l	Échantillon ponctuel, homogénéisé Échantillon ponctuel
Carbone organique total (COT) EN 1484: 2019 ¹	45 mg/l	Échantillon ponctuel, homogénéisé
Indice coli (critère de pollution bactérienne des eaux usées domestiques)	pas plus de 1 000 unités par litre d'eau	Échantillon ponctuel homogénéisé

¹ Les États membres peuvent utiliser des méthodes équivalentes.

² Au lieu de la demande chimique en oxygène (DCO), la teneur en carbone organique total (COT) peut également être prise comme référence aux fins du contrôle.

Les indicateurs appropriés sont à respecter dans l'échantillon ponctuel. Les autorités compétentes doivent prélever des échantillons à des intervalles de temps irréguliers.

3. Les procédés donnant lieu à l'utilisation de produits chlorés ne sont pas admis.

4. Le degré d'épuration normé ne doit être obtenu que par l'épuration et la désinfection des eaux usées ménagères. L'obtention d'indicateurs d'épuration par la dilution à l'eau n'est pas admise. L'installation doit assurer un degré d'épuration réglementé par des documents normatifs en vigueur.

5. Pour assurer la sécurité des travaux liés à la desserte et à la réparation de l'installation, un système de lavage et de désinfection de l'installation et des moyens techniques la desservant doit être prévu.

Annexe 5

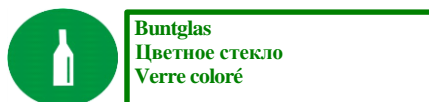
Symboles unifiés du marquage des déchets

Symboles unifiés des types de déchets :

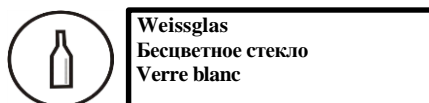
Maculature :



Verre coloré :



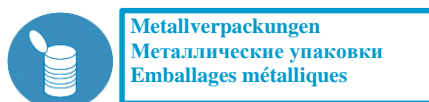
Verre blanc :



Matières synthétiques :



Métal :



Autres déchets, y compris alimentaires :



Annexe 6

Carnet de contrôle des eaux usées domestiques****

**** *Note du secrétariat* : ne figure pas dans le présent document ; correspond à la proposition de nouvelle annexe 12 (« Modèle de carnet de contrôle des eaux usées ») au Code européen des voies de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3, par. 7).