



Conseil économique et social

Distr. générale
11 avril 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques
et de sécurité en navigation intérieure

Quarante et unième session

Genève, 20-22 juin 2012

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (résolution n° 24)

Révision du chapitre 10, «Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux»

Note du secrétariat

I. Introduction et mandat

1. À sa quarantième session, le Groupe de travail a procédé à un échange de vues préliminaire sur ce point et estimé que le principe général de la révision du chapitre 10 proposée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4 était acceptable. Il a toutefois décidé d'examiner la question plus en détail à sa quarante et unième session une fois que la Commission du Danube lui aurait communiqué des informations sur les résultats des travaux de son Groupe d'experts sur les déchets résultant du fonctionnement du bateau et que le Protocole relatif à la prévention de la pollution des eaux provenant du secteur de la navigation (Commission de la Save) aurait été diffusé (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, par. 28).

2. Le secrétariat reproduit ci-après le Protocole relatif à la prévention de la pollution des eaux provenant du secteur de la navigation, relevant de la Commission de la Save, afin que le Groupe de travail puisse l'examiner parallèlement au projet de révision du chapitre 10, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4. Le Groupe de travail souhaitera peut-être également tenir compte de l'édition révisée de la résolution n° 21, «Prévention de la pollution des eaux par les bateaux» (ECE/TRANS/SC.3/179), ainsi que des propositions des gouvernements membres sur le sujet, qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/13.

II. Protocole à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save, relatif à la prévention de la pollution des eaux provenant du secteur de la navigation

La Bosnie-Herzégovine, la République de Croatie, la République de Serbie et la République de Slovénie (ci-après dénommées les Parties),

En application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 30 de l'Accord-cadre sur le bassin de la Save, fait à Kranjska Gora le 3 décembre 2002 (ci-après dénommé l'Accord-cadre),

Considérant que les Recommandations relatives à des Prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) constituent ensemble une réglementation directrice qui joue un rôle important dans la lutte contre la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure,

Convaincues que, même si la pollution des eaux causée par le transport par voie navigable est peu significative, l'amélioration des effets sur l'environnement de ce mode de transport contribuerait à la réalisation des objectifs environnementaux et écologiques lors de l'utilisation des voies navigables,

Sont convenues de ce qui suit:

Première partie

Dispositions générales

Article 1^{er}

Définitions

1. Sauf indication contraire, les termes définis à l'article 1 de l'Accord-cadre sur le bassin de la Save ont la même signification aux fins du présent Protocole.
2. Aux fins du présent Protocole:
 - a) l'«Accord-cadre» désigne l'Accord-cadre sur le bassin de la Save, fait à Kranjska Gora (Slovénie) le 3 décembre 2002, y compris les amendements énoncés dans l'Accord relatif aux amendements à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save et dans le Protocole à l'Accord-cadre sur le bassin de la Save relatif au régime de la navigation, fait à Ljubljana le 2 avril 2004;
 - b) la «Commission de la Save» désigne la Commission internationale du bassin de la Save, établie par application de l'article 15 de l'Accord-cadre sur le bassin de la Save;
 - c) le terme «bateau» désigne les bateaux de navigation intérieure destinés à la navigation, y compris les menues embarcations et les bacs, ainsi que les engins flottants;
 - d) «installation flottante» désigne toute installation flottante amarrée, ancrée ou reposant au fond du cours d'eau en permanence, comme les débarcadères, les établissements d'hébergement, les restaurants, les ateliers de réparation, les dépôts, les pontons, les hangars flottants et les moulins à eau;

- e) «déchets produits à bord» désigne les matières ou objets dont le responsable se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire, y compris les déchets produits lors de l'exploitation du bateau et les déchets liés à la cargaison;
- f) «déchets produits lors de l'exploitation du bateau» désigne les déchets et eaux usées 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 lors de l'exploitation du bateau;
- g) «déchets huileux et graisseux» désigne les huiles usées, eaux de fond de cale et autres déchets huileux et graisseux, tels que graisses usées, filtres usagés, chiffons usagés, récipients et emballages de ces déchets;
- h) «huiles usées» désigne les huiles usées ou autres huiles non réutilisables, pour moteurs, engrenages et installations hydrauliques;
- i) «eau de fond de cale» désigne l'eau huileuse provenant des fonds de cale de la salle des machines, du pic, des cofferdams et des compartiments latéraux;
- j) «graisse usée» désigne la graisse usée recueillie lors de son écoulement au niveau des graisseurs, des roulements et des installations de graissage et autre graisse non réutilisable;
- k) «eaux usées domestiques» désigne les eaux usées provenant de cuisines, carrés, salles de bain, toilettes et buanderies et autres eaux usées d'origine humaine;
- l) «ordures ménagères» désigne les déchets ménagers organiques et inorganiques et les restes de nourritures, ne contenant toutefois pas de composants des autres types de déchets;
- m) «boues de curage» désigne les résidus produits à bord du bateau lors de l'exploitation d'une installation de traitement des eaux usées;
- n) «slops» désigne les mélanges de résidus de cargaison et de restes d'eaux de lavage, de rouille ou de boue, aptes ou non à être pompés;
- o) «autres déchets spéciaux» désigne les déchets produits lors de l'exploitation du bateau autres que les déchets huileux et graisseux et autres que les déchets définis aux alinéas *k* à *n* ci-dessus;
- p) «déchets liés à la cargaison» désigne les déchets et eaux usées produits à bord du bateau du fait de la cargaison, y compris les résidus de cargaison, exception faite de la cargaison restante;
- q) «cargaison restante» désigne la cargaison liquide restant dans la citerne à cargaison ou les tuyauteries après le déchargement sans qu'ait été utilisé le système d'assèchement visé dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ainsi que la cargaison sèche restant dans les cales après le déchargement sans utilisation de balais, de balayeuses mécaniques ou d'installations d'aspiration;
- r) «résidus de cargaison» désigne la cargaison liquide qui ne peut être évacuée des citernes à cargaison ou des tuyauteries par le système d'assèchement ainsi que la cargaison sèche dont la cale ne peut être débarrassée par l'utilisation de balayeuses mécaniques, de balais ou d'installations d'aspiration;
- s) «cale balayée» désigne la cale débarrassée de la cargaison 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;

- t) «citerne asséchée» désigne une citerne débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'un système d'assèchement visé à l'ADN et où ne subsistent que des résidus de cargaison;
- u) «cale aspirée» désigne une cale débarrassée de la cargaison restante à l'aide d'une technique d'aspiration et où subsistent nettement moins de résidus de cargaison que dans une cale balayée;
- v) «cale ou citerne lavée» désigne une cale ou citerne qui après lavage est apte à recevoir toute catégorie de cargaison;
- w) «déchargement des restes» désigne l'évacuation des cargaisons restantes hors des cales et hors des citernes et tuyauteries à l'aide de moyens appropriés (par exemple balais, balayeuses, installation d'aspiration, système d'assèchement manuels ou motorisés) qui permettent d'atteindre le standard de déchargement «balayé» ou «aspiré» pour la cale, et «asséché» pour la citerne ainsi qu'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage;
- x) «lavage» désigne l'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;
- y) «eau de lavage» désigne l'eau produite lors du lavage des cales balayées ou aspirées ou des citernes asséchées; en font partie également l'eau de ballastage et l'eau de pluie provenant de ces cales ou citernes;
- z) «station de réception» désigne un bateau ou une installation à terre agréé(e) par les autorités compétentes pour recueillir les déchets produits à bord;
- aa) «hydrocarbures» désigne le pétrole sous toutes ses formes, notamment le pétrole brut, le fioul, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés;
- bb) «substances dangereuses» désigne les substances qui ont des effets négatifs exceptionnels sur l'eau, le régime hydrique et l'écosystème hydrique et qui sont toxiques, cancérigènes, mutagènes, tératogènes ou bioaccumulables, ou qui possèdent d'autres caractéristiques dangereuses, surtout lorsqu'elles sont persistantes;
- cc) «accident lié à la navigation» désigne tout accident associé à des circonstances exceptionnelles comme l'abordage, l'échouement, une catastrophe ou d'autres forces extérieures, qui entraîne des dégâts mécaniques au bateau et, en conséquence, le rejet, le déversement ou l'immersion de substances dangereuses dans la voie navigable.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent Protocole s'applique sur la Save du point kilométrique (pk) 0 à la ville de Brežice (Slovénie), sur la Kolubara du pk 0 au pk 5, sur la Drina du pk 0 au pk 15, sur la Bosna du pk 0 au pk 5, sur le Vrbas du pk 0 au pk 3, sur l'Una du pk 0 au pk 15, sur la Kupa du pk 0 au pk 5, ainsi que dans leurs zones portuaires, leurs lieux de refuge et leurs postes de chargement et de déchargement.
2. Les bateaux neufs et les bateaux, dont la reconstruction et la modernisation débutent après l'entrée en vigueur du présent Protocole, doivent être équipés d'installations et de moyens d'entreposage des déchets en vue de leur collecte et de leur livraison aux stations de réception.

3. Tous les autres bateaux doivent être équipés d'installations et de moyens adéquats d'entreposage des déchets en vue de leur collecte et de leur livraison aux stations de réception dans un délai de huit ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Deuxième partie

Prévention, maîtrise et réduction de la pollution provenant des bateaux

Article 3

Obligation fondamentale

1. Les Parties doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, maîtriser et réduire de manière efficace la pollution provenant des bateaux qui naviguent et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour une intervention adéquate en cas de pollution, en appliquant le principe du pollueur-payeur chaque fois que cela est possible.
2. Les Parties doivent établir sur les voies navigables visées au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Protocole un réseau suffisamment dense de stations de réception et coordonner en conséquence toutes les activités y afférentes.

Article 4

Prévention de la pollution

1. Le rejet, le déversement ou l'immersion de matières ou d'objets, y compris des hydrocarbures susceptibles d'entraîner une pollution des eaux ou de créer des obstacles à la navigation ou d'entraîner des risques pour la navigation, dans les voies navigables visées au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Protocole à partir de bateaux et d'installations flottantes est interdit.
2. Le conducteur, les membres de l'équipage ou les autres personnes se trouvant à bord sont tenus de faire preuve de la vigilance que commandent les circonstances, afin d'éviter la pollution de la voie navigable, de limiter au maximum la quantité de déchets produits à bord et d'éviter autant que possible tout mélange de différentes catégories de déchets.
3. Dans les cas de rejet, de déversement ou d'immersion visés au paragraphe 1 du présent article ou en cas de risque de rejet, de déversement ou d'immersion, le conducteur doit aviser sans délai l'autorité compétente la plus proche en indiquant avec le plus de précision possible l'endroit et le volume du déversement, ainsi que les substances déversées. Tout bateau ayant entraîné une pollution ou ayant détecté un incident relatif à une pollution des eaux dans le bassin de la Save doit immédiatement aviser, avec tous les moyens possibles, l'autorité chargée de l'intervention et les bateaux se trouvant à proximité de la zone de déversement.
4. Le conducteur du bateau doit signaler aux autorités compétentes toute pollution des eaux constatée.
5. Les déchets produits à bord doivent être recueillis et livrés, conformément à la législation nationale, à la station de réception des ports ou des autres lieux désignés pour la réception de ce type de déchets.
6. Le conducteur du bateau doit tenir un carnet de contrôle des huiles usées et le mettre à jour régulièrement. Il doit le présenter aux autorités compétentes sur demande.

7. Le rejet dans l'eau de déchets huileux et graisseux est interdit. Les eaux de fond de cale doivent être livrées aux stations de réception. Il doit être possible de bloquer en position fermée la vanne de fermeture du tuyau de rejet direct des eaux de fond de cale.
8. Est exempté de l'interdiction visée au paragraphe 7 du présent article le déversement dans la voie navigable d'eaux provenant d'une installation d'épuration des eaux de fond de cale installée à bord du bateau dont l'exploitation est homologuée par les autorités compétentes si la teneur maximale en résidus d'hydrocarbures à la sortie est continuellement et sans dilution préalable conforme aux prescriptions nationales, mais dans tous les cas inférieure à 5 mg/l.
9. Il est interdit de déverser ou de rejeter à partir des bateaux des parties de cargaison ou des déchets liés à la cargaison dans la voie navigable.
10. L'interdiction visée au paragraphe 9 du présent article ne s'applique pas aux eaux de lavage contenant des résidus de cargaison provenant de matières dont le déversement dans les voies navigables est expressément autorisé par les réglementations nationales.
11. Les ordures ménagères produites à bord doivent être collectées et, lorsque possible, après tri du papier, du verre, d'autres matières recyclables et autres ordures, livrées à la station de réception.
12. Il est interdit de brûler à bord les ordures ménagères, les boues de curage, les slops et les déchets spéciaux.
13. Le rejet des eaux usées ménagères est interdit pour:
 - a) les bateaux à passagers équipés de plus de 50 cabines, à compter de trois ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole. Le conducteur doit tenir un carnet des eaux sanitaires et le mettre régulièrement à jour. Il doit le présenter aux autorités compétentes sur demande;
 - b) les bateaux à passagers dotés d'une homologation (autorisation) pour le transport de plus de 50 passagers, à compter de 8 huit ans après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.
14. L'interdiction visée au paragraphe 13 du présent article ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont les installations de traitement des eaux usées sont certifiées et dont les valeurs limites et les valeurs de contrôle sont conformes à celles énoncées à l'annexe du présent Protocole.
15. Le conducteur d'un bateau transportant des substances dangereuses doit le signaler aux autorités compétentes de la Partie concernée. Cette dernière peut organiser une escorte pour le bateau sur le territoire relevant de sa juridiction.

Article 5

Prescriptions techniques applicables aux équipements des installations portuaires et autres stations de réception

1. Les Parties doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour doter les ports ouverts au trafic international des stations de réception requises dans un délai de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Protocole et doivent informer la Commission de la Save de l'emplacement des stations de réception sur leur territoire respectif.
2. Les stations de réception doivent être équipées de tuyaux munis de brides pour la réception des eaux de fond de cale et des eaux usées ménagères conformément aux normes européennes EN 1305 et EN 1306, ainsi que de conteneurs pour la réception des huiles usées, des graisses usées et des ordures ménagères.

3. Une liste des stations de réception doit être dressée et mise à jour régulièrement par la Commission de la Save.

Article 6

Intervention en cas de déversement

1. Toutes les mesures nécessaires doivent être prises pour maîtriser la pollution causée par un déversement et pour éliminer les substances déversées dans l'eau.
2. Pour une maîtrise efficace des déversements, les autorités compétentes de chaque Partie doivent mettre au point et appliquer un ensemble de mesures regroupant notamment les meilleures techniques disponibles, afin de déterminer la configuration des installations techniques spéciales et des installations sous-traitées nécessaires en cas de déversement, ainsi que l'organisation structurée de l'intervention. Elles doivent aviser la Commission de la Save des mesures prévues.

Article 7

Application des dispositions relatives à la prévention, à la maîtrise et à la réduction de la pollution des eaux provenant des transports fluviaux

1. Les Parties doivent désigner des autorités compétentes et les doter des pouvoirs et des responsabilités nécessaires pour appliquer les prescriptions relatives à la prévention de la pollution des eaux provenant des transports fluviaux.
2. Les autorités compétentes doivent contrôler que les dispositions du présent Protocole sont appliquées sur les voies navigables visées à l'article 2 du présent Protocole relevant de leur juridiction.
3. Les autorités compétentes doivent notamment:
 - a) veiller à ce que soient mises à disposition les meilleures techniques disponibles concernant la prévention de la pollution et la maîtrise de la pollution des eaux provenant des transports fluviaux;
 - b) établir un réseau de stations de réception, l'implanter de manière rationnelle et l'entretenir;
 - c) établir des services portuaires spéciaux pour la gestion des stations de réception et de la collecte de déchets provenant des bateaux, avec obligation de recueillir et de transférer les déchets produits à bord;
 - d) veiller à signaler immédiatement toute pollution, en particulier la pollution transfrontière, au moyen de réseaux efficaces de communication, et prendre des mesures d'urgence efficaces, et
 - e) signaler aux autres Parties les bateaux et les conducteurs ayant commis des infractions graves ou répétées aux règlements.

Article 8

Contrôle de la qualité de l'eau et respect des règles

1. Les autorités nationales de contrôle sont chargées de contrôler régulièrement la qualité de l'eau.

La Commission de la Save doit établir et entretenir un système d'informations sur la qualité de l'eau dans le cadre du système d'information fluviale de la Save.

2. Les autorités compétentes doivent contrôler régulièrement les zones portuaires.
3. Les autorités nationales de surveillance doivent effectuer le contrôle de la surveillance et des incidents.
4. Les autorités compétentes des Parties doivent, dans les zones relevant de leurs compétences, prendre toutes les mesures nécessaires d'inspection afin de veiller au respect de toutes les dispositions et prescriptions relatives à la prévention de la pollution provenant des bateaux.
5. Les autorités compétentes doivent notamment:
 - a) inspecter les bateaux ou les installations flottantes afin de déterminer les causes et les caractéristiques des déversements ou pertes de cargaison, eaux usées ou déchets dangereux pour la santé humaine ou les écosystèmes fluviaux,
 - b) appliquer des mesures visant à éviter toute violation des règles établies concernant la manipulation des cargaisons, des déchets ou des eaux usées dangereux pour la santé humaine ou les écosystèmes fluviaux,
 - c) engager des poursuites pour violation des règles et normes applicables, conformément à la législation du territoire sur lequel la violation a eu lieu, et
 - d) interdire immédiatement la navigation ou n'autoriser qu'une navigation limitée, afin de réduire au maximum les répercussions négatives sur l'environnement, aux bateaux représentant un danger pour l'environnement conformément au présent Protocole et à la réglementation nationale.

Article 9

Coopération transfrontière visant à prévenir et à maîtriser la pollution provenant des bateaux

1. Les Parties doivent coopérer en vue de réduire la pollution des eaux provenant des transports fluviaux en cas d'intérêts mutuels.
2. Les Parties, par l'intermédiaire de la Commission de la Save, doivent mettre au point un programme d'actions concertées visant à prévenir la pollution des eaux provenant des transports fluviaux et établir un système de partage d'informations.
3. Lorsqu'une autorité compétente a connaissance d'un risque de pollution transfrontière des eaux du bassin de la Save, elle doit immédiatement aviser toutes les autorités compétentes des Parties situées en aval de l'emplacement du déversement, de son volume et des substances déversées, en utilisant tous les moyens de communication, y compris le réseau de radiocommunication des transports fluviaux afin de diffuser une alerte précoce de pollution en cours.
4. Lorsqu'un accident lié à la navigation entraîne le rejet, le déversement ou l'immersion de substances provenant de bateaux ou d'installations flottantes ayant des répercussions transfrontières réelles ou potentielles, un organe commun doit établir sur place les causes et les circonstances de l'accident, ses répercussions sur l'environnement et les effets potentiels de la pollution sur des secteurs de la voie navigable. Cet organe commun doit être composé d'un membre de la Partie sur le territoire de laquelle l'accident lié à la navigation a eu lieu et d'un ou plusieurs membres des Parties dont les territoires en subissent les répercussions.

Troisième partie

Mécanismes institutionnels

Article 10

Autorités désignées et coordonnateurs

1. Chaque Partie doit désigner la ou les autorités compétentes responsables de l'application du présent Protocole et nommer un coordonnateur chargé, en son nom, des communications officielles relatives à l'application du présent Protocole.
2. Chaque Partie doit, au plus tard à la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole, communiquer à la Commission de la Save le nom de la/des autorités compétentes et le nom et l'adresse du coordonnateur. Chaque Partie doit immédiatement aviser la Commission de la Save de tout changement concernant la ou les autorités compétentes et le nom et l'adresse du coordonnateur.
3. La Commission de la Save doit immédiatement informer les Parties des notifications qu'elle a reçues au titre du paragraphe 2 du présent article.

Article 11

Réunion des Parties

La Réunion des Parties, telle qu'elle est définie à l'article 14 de l'Accord-cadre, agit comme Réunion des Parties au présent Protocole.

Article 12

Commission internationale du bassin de la Save

La Commission de la Save exerce également ses fonctions, telles qu'elles sont définies dans l'Accord-cadre, *mutatis mutandis* en ce qui concerne l'application du présent Protocole.

Article 13

Secrétariat

Le Secrétariat défini à l'article 18 de l'Accord-cadre exerce également ses fonctions, telles qu'elles sont définies dans l'Accord-cadre, *mutatis mutandis* en ce qui concerne l'application du présent Protocole.

Article 14

Contrôle de l'application du Protocole

Le mécanisme de contrôle permanent de l'application de l'Accord-cadre, tel qu'il est défini à l'article 21 de ce dernier, s'applique également au contrôle de l'application du présent Protocole.

Article 15

Directives relatives à l'application

Les Parties doivent travailler ensemble à l'élaboration de directives relatives à l'application du présent Protocole. Ces directives doivent être adoptées par la Réunion des Parties.

Quatrième partie

Dispositions finales

Article 16

Règlement des différends

Tout différend entre deux Parties ou plus concernant l'interprétation ou l'application du présent Protocole doit être réglé conformément à la procédure définie dans l'Accord-cadre.

Article 17

Relations entre le Protocole et l'Accord-cadre sur le bassin de la Save

Sauf indication contraire dans le présent Protocole, les dispositions de l'Accord-cadre concernant les protocoles y afférents s'appliquent au présent Protocole.

Article 18

Autres accords

1. Les dispositions du présent Protocole ne portent pas atteinte aux droits et obligations des Parties découlant de tout accord en vigueur à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.
2. En vue de l'application du présent Protocole, les Parties peuvent conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou multilatéraux, qui ne doivent pas aller à l'encontre de ses dispositions.

Article 19

Réserves

Aucune réserve au présent Protocole n'est admise.

Article 20

Durée et entrée en vigueur

1. Le présent Protocole est conclu pour une durée illimitée.
2. Le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation doivent être déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire. Celui-ci doit notifier les parties de la date du dépôt de chaque instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

4. Le présent Protocole entre en vigueur le trentième jour suivant la date du dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation. Le Dépositaire doit notifier les Parties de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Article 21

Amendements, retrait et abrogation

1. Les dispositions de l'Accord-cadre liées aux amendements et au retrait s'appliquent au présent Protocole.
2. Le présent Protocole peut être abrogé par consentement mutuel de toutes les Parties.
3. Le présent Protocole est abrogé en cas d'abrogation de l'Accord-cadre.

Article 22

Frontières internationales

L'établissement et la délimitation de frontières inter-États entre les Parties ne sont compromis par aucune disposition du présent Protocole ni par son application.

Article 23

Dépositaire

1. Le Gouvernement de la République de Slovénie est le Dépositaire du présent Protocole.
2. À l'entrée en vigueur du présent Protocole le Dépositaire veille à ce qu'il soit enregistré conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

FAIT À _____, le _____ en quatre versions originales en anglais, un exemplaire étant conservé par chacune des Parties.

POUR LA BOSNIE-HERZÉGOVINE
POUR LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE
POUR LA RÉPUBLIQUE DE SERBIE
POUR LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE

Annexe

Installations de traitement des eaux usées à bord des bateaux à passagers: limites et valeurs de contrôle

Les installations de traitement des eaux usées à bord des bateaux à passagers doivent au moins satisfaire aux prescriptions suivantes:

1. Lors de l'essai de type conformément à la norme EN 12566-3:2006, les valeurs limites suivantes doivent être respectées:

<i>Paramètre</i>	<i>Concentration (oxygène)</i>	<i>Type d'échantillon</i>
Demande biochimique en oxygène (DBO5) conformément à la norme ISO N5815-1 de 2003	20 mg/l	Échantillon de prélèvements sur 24-h, homogénéisé
	25 mg/l	Échantillon ponctuel
Demande chimique en oxygène (DCO) conformément à la norme ISO N6060 de 1986	100 mg/l	Échantillon de prélèvements sur 24-h, homogénéisé
	125 mg/l	Échantillon ponctuel

2. Les valeurs de contrôle suivantes doivent être respectées durant le fonctionnement:

<i>Paramètre</i>	<i>Concentration (oxygène)</i>	<i>Type d'échantillon</i>
Demande biochimique en oxygène (DBO5) conformément à la norme ISO N5815-1 de 2003	25 mg/l	Échantillon ponctuel
Demande chimique en oxygène (DCO) conformément à la norme ISO N6060 de 1986	125 mg/l	Échantillon ponctuel
	150 mg/l	Échantillon aléatoire

Il convient de respecter les valeurs de la procédure relative aux échantillons ponctuels.

3. L'échantillon ponctuel est un mélange obtenu à partir d'au moins cinq échantillons aléatoires de même volume, prélevés en l'espace d'une heure à des intervalles d'au moins deux minutes.
4. Les autorités compétentes peuvent appliquer des procédures équivalentes.
5. Les procédés mécaniques et chimiques faisant intervenir une halogénéation et une chloration ne sont pas autorisés.
6. Des mesures adéquates doivent être prises pour le stockage et l'élimination appropriée des boues d'épuration provenant des installations de traitement des eaux usées à bord.