



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 CCNR dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4 était acceptable. Il a toutefois été convenu d'examiner la question plus en détail à la quarante et unième session après avoir reçu des informations de la Commission du Danube sur les résultats des travaux de son Groupe d'experts sur les déchets résultant du fonctionnement du bateau et après diffusion du Protocole relatif à la prévention de la pollution de l'eau provenant du secteur de la navigation, de la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, par. 28).

2. Le Groupe de travail sera informé de l'issue des débats tenus au sein de la Commission du Danube et souhaitera peut-être examiner en détail le projet de chapitre 10 révisé figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/4, en tenant compte: a) du Protocole relatif à la prévention de la pollution de l'eau provenant du secteur de la navigation, de la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/12); b) de la première édition révisée de la Résolution n° 21, «Prévention de la pollution des eaux par les bateaux» (ECE/TRANS/SC.3/179); et c) des propositions des gouvernements membres sur la question, qui sont reproduites ci-après.

II. Autriche

3. Le Ministère autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie se félicite de la proposition de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) concernant la révision du chapitre 10 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), car cette révision vise à établir des règles harmonisées fondées d'une part sur la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) et d'autre part sur les règles dérogeant à la Convention appliquées dans d'autres régions. Il conviendrait toutefois d'apporter au texte les modifications suivantes (principalement de nature rédactionnelle).

A. Article 1.10, alinéa *f* du paragraphe 1

4. Cette nouvelle disposition ne porte que sur l'approvisionnement en gazole, mais prescrit que le justificatif d'approvisionnement doit être conforme aux «dispositions [régionales] en vigueur sur la voie d'eau concernée relatives à la protection des eaux et à l'élimination de déchets survenant à bord des bateaux». La CDNI couvre aussi bien la protection des eaux que la gestion des déchets, mais il se peut qu'il y ait des règlements distincts pour la protection des eaux et pour la gestion des déchets dans d'autres régions. Le justificatif d'approvisionnement en gazole ne porte pas sur la gestion des déchets.

Proposition: Supprimer le membre de phrase «et à l'élimination de déchets survenant à bord des bateaux».

B. Article 10.01, alinéa *e* du paragraphe 1

5. Dans le CEVNI, l'eau huileuse provenant des cofferdams et des compartiments latéraux est une «eau de fond de cale», mais l'eau huileuse provenant des doubles fonds ne l'est pas. L'expression «eau de fond de cale» devrait couvrir toute eau huileuse provenant de la salle des machines, du pic et de la zone de cargaison.

Proposition: Remplacer «des cofferdams et des compartiments latéraux» par «des cofferdams, des doubles fonds ou des compartiments latéraux».

C. Article 10.01, alinéa *j* du paragraphe 2

6. L'expression «déchargement des restes» utilisée en anglais («discharge of remnants») fait référence à l'expression «cargaison restante» («remnants») qui est également définie, mais la première porte sur le déchargement des restes et l'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage. Le fait que des expressions définies ne soient pas utilisées dans les définitions elles-mêmes est source de confusion. Dans les autres règles, le lecteur n'a aucun moyen de savoir si l'expression «déchargement des restes» renvoie à la définition de l'alinéa *b* du paragraphe 2 ou à celle de l'alinéa *j* de ce paragraphe.

Proposition A: Supprimer le membre de phrase suivant: «ainsi que l'évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage»;

ou

Proposition B: Remplacer «déchargement des restes» par «déchargement des restes et évacuation des résidus de manutention et des emballages et moyens d'arrimage».

7. Si la proposition B est choisie, des modifications doivent être apportées en conséquence chaque fois que l'expression à remplacer est utilisée.

D. Article 10.02

8. Conformément au paragraphe 1 de l'article 10.01, le terme «déchets» inclut les eaux usées.

Proposition: Supprimer «et d'eaux usées».

E. Article 10.05, paragraphe 1

9. Jusqu'à présent, le carnet de contrôle des huiles usées n'était pas exigé pour les menues embarcations. Selon la proposition de la CCNR, il serait prescrit pour tous les bateaux motorisés, y compris, par exemple, les embarcations de plaisance gonflables équipées d'un moteur hors bord.

Proposition: Ne pas supprimer le membre de phrase «à l'exception des menues embarcations».

10. Le modèle de carnet de contrôle des huiles usées, qui figure à l'annexe 9 de la version actuelle du CEVNI, serait également placé à l'annexe 9 selon la proposition de la CCNR.

Proposition: Remplacer «annexe 10» par «annexe 9» au paragraphe 1 de l'article 10.05.

11. La phrase «Ce carnet de contrôle doit être conservé à bord», qu'il est proposé d'ajouter au paragraphe 1 de l'article 10.05, est une répétition de la première phrase («Chaque bateau motorisé [, à l'exception des menues embarcations] doit avoir à son bord un carnet de contrôle des huiles usées valable...») et devrait donc être supprimée.

12. Il convient de vérifier si la dernière phrase est nécessaire. Si le carnet de contrôle des huiles usées est déjà obligatoire partout parce qu'il fait déjà partie du CEVNI, la possibilité d'appliquer des exceptions régionales possibles pourrait être supprimée.

F. Article 10.06

13. Les déversements pendant l'avitaillement sont la première cause de pollution des eaux. En conséquence, l'Autriche propose d'apporter les modifications suivantes à l'article 10.06:

«1. Les bateaux, à l'exception des menues embarcations, ne peuvent être avitaillés en combustible que par des bateaux ravitailleurs pour lesquels un certificat valide a été délivré ou à des installations agréées à ces fins par les autorités compétentes (postes de soutage).

2. Lors de l'avitaillement de combustibles ou de lubrifiants, le conducteur du bateau avitaillé est tenu de s'assurer que:

a) La connexion entre le bateau avitaillé et le poste de soutage ou le bateau avitailleur est telle qu'aucune tension n'est appliquée sur les tuyaux et les manches pendant la totalité de la procédure d'avitaillement;

b) La quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle;

c) Lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées;

d) La procédure d'avitaillement est surveillée par une personne présente en permanence à l'orifice de remplissage; et

e) Une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou de l'article 8.05, paragraphe 10, de l'annexe II à la Directive 2006/87/CE est utilisée.

3. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que le personnel du poste de soutage (ou les membres de l'équipage du bateau avitailleur) et du bateau responsables de la procédure d'avitaillement ont rempli la liste de vérification conformément à l'annexe 11 et se sont accordés sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement:

a) La garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, paragraphe 11, du Règlement de visite des bateaux du Rhin ou de l'article 8.05, paragraphe 11, de l'annexe II à la Directive 2006/87/CE et d'une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement;

b) Un moyen sûr et direct de communication entre le superviseur à bord et le superviseur du poste de soutage ou du bateau avitailleur. Si la communication acoustique (échanges vocaux directs, liaison phonique, VHF, etc.) n'est pas possible, des signaux effectués avec les mains doivent être convenus;

c) Quantité à avitailler par citerne et débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes de ventilation et d'évacuation de l'air des citernes;

d) Ordre de remplissage des citernes;

e) Vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.

4. Le superviseur du poste de soutage ou le conducteur du bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au paragraphe 3.

5. Le superviseur du poste de soutage ou du bateau avitailleur doit interrompre immédiatement l'avitaillement si le superviseur à bord du bateau avitaillé a quitté le point d'avitaillement ou qu'un moyen sûr et direct de communication n'est plus garanti.

6. La liste de vérification doit être conservée pendant au moins trois mois par le poste de soutage ou le bateau avitailleur. L'autorité compétente est autorisée à contrôler les listes de vérification. Un exemplaire de la liste de vérification doit être remis au conducteur du bateau avitaillé à sa demande.».
