

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

Première édition révisée



NATIONS UNIES
NEW YORK ET GENÈVE, 2007

PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX PAR LES BATEAUX

Résolution n° 21 révisée

adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 19 octobre 2007

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Rappelant les actions et objectifs principaux mentionnés dans la Déclaration adoptée par la Conférence paneuropéenne sur les transports par voie navigable, tenue les 13 et 14 septembre 2006 à Bucarest (ECE/TRANS/SC.3/2006/11),

Tenant compte des dispositions pertinentes de la communication de la Commission européenne sur la promotion du transport fluvial (programme d'action NAIADES) et des efforts faits par les gouvernements et les organisations internationales concernés pour que la navigation intérieure reste aussi respectueuse de l'environnement que possible,

Ayant à l'esprit le chapitre 9 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), ainsi que le chapitre 8 B 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,

Convaincu que, même si la pollution des eaux causée par le transport par voie navigable est relativement insignifiante, l'amélioration des effets sur le milieu de ce mode de transport contribuerait à la réalisation des objectifs environnementaux et écologiques de préservation des voies navigables,

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

Constatant avec satisfaction que l'évolution récente de la navigation intérieure marque une tendance à l'unification au niveau paneuropéen et à des interactions plus étroites avec le transport maritime,

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 intérieure (ADN) constituent ensemble une réglementation qui joue un rôle important dans la lutte contre la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure,

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

1. Recommande aux gouvernements d'introduire dans leurs règlements les compléments nécessaires, en s'inspirant des considérations générales sur la politique de prévention de la pollution et des recommandations annexées à la présente résolution,

2. *Demande* aux gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

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

Annexe

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 9 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 leur utilisation.
3. Les niveaux autorisés de rejet dans les eaux intérieures de substances polluantes sont définis dans les instruments juridiques concernant les questions d'environnement et les questions écologiques et dans les accords régionaux ou sous-régionaux pertinents, ou sont fixés par les autorités centrales ou locales. Ils peuvent varier d'une voie navigable à une autre ou d'un bassin fluvial à un autre.
4. Les navires de mer empruntant une voie d'eau intérieure 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 de tels 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 devraient toutefois opter pour les mesures qui entravent le moins possible l'extension idoine de la navigation intérieure, compte dûment tenu de l'intégration de celle-ci à l'échelle européenne et de ses étroites interactions avec le transport maritime.
7. La prévention de la pollution doit être prioritaire.
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 des déchetteries terrestres et flottantes de capacité suffisante.
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 des mesures pour mettre en place des équipements terrestres 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 à bord des déchets.

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 rejetant ceux-ci 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 transbordements de pétrole ou d'autres matières dangereuses

14. 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 annexées à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN).

15. 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).

16. 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).

17. 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.

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

18. Préparer et coordonner à l'échelon national et avec les pays riverains des plans techniques et opérationnels en vue de prévenir les risques de déversement et, en cas de déversement, de limiter et de réduire d'éventuels dégâts subséquents. Ces plans devraient être préparés compte tenu des circonstances particulières au pays ainsi que des caractéristiques spécifiques des voies navigables. Ces plans 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

19. Les mesures de lutte contre le rejet de déchets des bateaux devraient correspondre à celles qui sont prévues au chapitre 9 du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI).

20. Les bateaux transportant des marchandises dangereuses devraient observer les prescriptions pertinentes contenues dans les règles annexées à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN).

III. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES CONCERNANT L'ÉQUIPEMENT DES BATEAUX EN VUE DE PRÉVENIR LA POLLUTION DES EAUX

21. Les prescriptions techniques concernant l'équipement des bateaux en vue de prévenir la pollution des eaux ne sauraient être inférieures à celles qui sont énoncées au chapitre 8 B 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.

22. Les exigences en matière de construction et d'équipement des bateaux transportant des marchandises dangereuses devraient être conformes à celles qui sont prévues dans les règles annexées à l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN).
